

CA1
XC3

- 85T53


Government
Publications



3 1761 11971946 6

Canada. Parliament. House of
Commons. Legislative Committee
on Bill C-76

Minutes of proceedings and
evidence...Oct. 10 - Dec. 4, 1985.
and Index.



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119719466>

CA1
XC 3
- 85T53
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, October 10, 1985
Thursday, October 24, 1985

Chairman: Suzanne Duplessis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le jeudi 10 octobre 1985
Le jeudi 24 octobre 1985

Président: Suzanne Duplessis

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-76

An Act respecting the operation of the Toronto
Island Airport by the Toronto Harbour Commis-
sioners

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-76

Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles
de Toronto par les commissaires du havre de
Toronto

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

Mike Forrestall,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Mike Forrestall,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-76

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-76

Chairman: Suzanne Duplessis

Président: Suzanne Duplessis

MEMBERS/MEMBRES

Ross Belsher
Les Benjamin
Charles Caccia
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Sid Fraleigh
Gary Gurbin
Robert Hicks

Ken James
Fernand Jourdenais
Sergio Marchi
J. Patrick Nowlan
Lawrence O'Neil
Joe Price
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin
Neil Young

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 70(6)(b)

On Thursday, October 10, 1985:

Robert Hicks replaced G. Desjardins;
Charles Caccia replaced Robert Kaplan;
Iain Angus replaced Dan Heap.

On Tuesday, October 15, 1985:

Dan Heap replaced Iain Angus.

On Wednesday, October 23, 1985:

Neil Young replaced Dan Heap.

On Thursday, October 24, 1985:

Sid Fraleigh replaced Lise Bourgault;
Joe Price replaced Dennis H. Cochrane;
Lawrence O'Neil replaced Darryl Gray;
Gary Gurbin replaced Elliott Hardey;
Ken James replaced André Plourde.

Conformément à l'article 70(6)b)

Le jeudi 10 octobre 1985:

Robert Hicks remplace G. Desjardins;
Charles Caccia remplace Robert Kaplan;
Iain Angus remplace Dan Heap.

Le mardi 15 octobre 1985:

Dan Heap remplace Iain Angus.

Le mercredi 23 octobre 1985:

Neil Young remplace Dan Heap.

Le jeudi 24 octobre 1985:

Sid Fraleigh remplace Lise Bourgault;
Joe Price remplace Dennis H. Cochrane;
Lawrence O'Neil remplace Darryl Gray;
Gary Gurbin remplace Elliott Hardey;
Ken James remplace André Plourde.

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, September 26, 1985

ORDERED,—That the following Members do compose the Legislative Committee on Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners:

Members

Belsher	Hardey
Benjamin	Heap
Bourgault	Jourdenais
Clifford	Kaplan
Cochrane	Marchi
Dantzer	Nowlan
Desjardins	Plourde
Ellis	Reid
Forrestall	Taylor
Gray (Bonaventure— Îles-de-la-Madeleine)	Tobin—(120)

ATTEST

Friday, October 4, 1985

ORDERED,—That Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners, be referred to a Legislative Committee.

ATTEST

pour Le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

for The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 26 septembre 1985

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité législatif sur le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des Îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto soit composé des députés dont les noms suivent:

Membres

Belsher	Hardey
Benjamin	Heap
Bourgault	Jourdenais
Clifford	Kaplan
Cochrane	Marchi
Dantzer	Nowlan
Desjardins	Plourde
Ellis	Reid
Forrestall	Taylor
Gray (Bonaventure— Îles-de-la-Madeleine)	Tobin—(20)

ATTESTÉ

Le vendredi 4 octobre 1985

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des Îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto, soit déferé au Comité législatif.

ATTESTÉ

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 10, 1985

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 11:16 o'clock a.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Charles Caccia, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Robert Hicks, J. Patrick Nowlan, André Plourde and Gordon Taylor.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985, read as follows:

Ordered.—That Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners, be referred to a Legislative Committee.

The Chairman announced her appointment as Chairman pursuant to Standing Order 70(5)(b).

On motion of Patrick Nowlan, it was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Patrick Nowlan, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that four (4) Members are present, including one (1) Member from the Opposition.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 24, 1985

(2)

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 11:23 o'clock a.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Charles Caccia, Jack Ellis, Mike Forrestall, Sid Fraleigh, Gary Gurbin, Ken James, Fernand Jourdenais, Lawrence O'Neil, Joe Price and Neil Young.

Appearing: Mike Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: John Howard, Director of Policy Planning and Bruce Stockfish, Legal Counsel.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985 relating to Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 10, 1985, Issue No. 1*).

Mike Forrestall made an opening statement and with the witnesses, answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 10 OCTOBRE 1985

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76, se réunit, ce jour à 11 h 16, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Charles Caccia, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Robert Hicks, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Gordon Taylor.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 libellé en ces termes:

Il est ordonné.—Que le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto, soit déferé à un Comité législatif.

Le président annonce sa propre nomination à la présidence du Comité conformément à l'article 70(5)(b) du Règlement.

Sur motion de Patrick Nowlan, *il est convenu*,—Que le Comité fasse imprimer 1000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages.

Sur motion de Patrick Nowlan, *il est convenu*,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions, à recevoir des témoignages et à en permettre l'impression en l'absence du quorum, pourvu que quatre (4) membres au moins soient présents, y compris un (1) membre de l'Opposition.

A 11 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 24 OCTOBRE 1985

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76 se réunit, ce jour à 11 h 23, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Charles Caccia, Jack Ellis, Mike Forrestall, Sid Fraleigh, Gary Gurbin, Ken James, Fernand Jourdenais, Lawrence O'Neil, Joe Price, Neil Young.

Comparent: Mike Forrestall, secrétaire parlementaire auprès du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: John Howard, directeur, Planification de la politique; Bruce Stockfish, conseiller juridique.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: Jacques Rousseau, chargé de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 relatif au projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto (*Voir Procès-verbaux du jeudi 10 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Mike Forrestall fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

At 1:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 13 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, October 10, 1985

• 1106

La présidente: À l'ordre!

Mr. Nowlan: Madam Chairperson, we have a problem, which Mr. Forrestall touched on in the steering committee; that is, most of us know a lot of the preliminary work is done by the steering committee making recommendations to the full committee, and the Standing Committee on Transport now has a reference on pensions and we have also the reference on the freedom to move, which we are going to start to move on Tuesday. That timeframe is December 13. Then there is the rule that the committees are not supposed to sit while the House is sitting. I really frankly, just in general... I mean, this is the rule, and we all know it is an experiment, but these are some of the teething problems which I think are presenting real practical problems that have not really been... We are going to be the trail blazers and we are going to have to work our way around things.

I do not know how firm some of those rules are in terms of sitting when... The numbers first, the required numbers for this committee and the fact that it needs a quorum of 11, I do not know if that is in stone or if that can be...

La présidente: Pour répondre à votre question, monsieur Nowlan, les comités législatifs sont autorisés à siéger en même temps que la Chambre, c'est-à-dire le lundi, le mardi, le jeudi, et le vendredi, de 11h00 à 13h00, et de 15h00 à 17h00.

Mr. Nowlan: So it is just the standing committees that cannot sit when the House is sitting.

La présidente: Les comités législatifs peuvent siéger en même temps que la Chambre. Le quorum est de 11 personnes.

Mr. Nowlan: Now, madam, in terms of the quorum from your officers, is that something this committee can change, or is it going to have to take a House order to change? I do not know. In other words, how firm is the requirement for a quorum and the numbers required for the legislative committee? I know what McGrath's report said, but is there any way we can change that to get down into a comfortable working relationship? I can tell you from my limited experience as being a chairman—and it is very limited, it only has been a year—that to get 11 bodies on a regular basis on any issue, no matter how great the committee, is very difficult.

La présidente: Monsieur Nowlan, le règlement stipule 11 personnes. Alors, il faudrait faire des changements. Par contre, je vous demanderai tantôt de proposer la motion préparée. Elle propose, qu'à défaut de quorum, le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et en autoriser l'impression. Il sera donc possible de tenir de telles réunions. Ainsi, il sera possible procéder sans quorum.

Une voix: Pour recevoir des témoignages?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 10 octobre 1985

The Chairman: Order, please.

M. Nowlan: Madame la présidente, nous avons un problème que M. Forrestall a mentionné à la réunion du comité directeur, à savoir que le comité directeur a fait beaucoup de travail préliminaire pour présenter des recommandations au comité plénier, que le comité permanent des transports a maintenant un ordre de renvoi relatif aux pensions et que nous avons aussi un ordre de renvoi relatif au rapport Aller sans entraves que nous allons commencer à étudier mardi. Nous devons terminer notre étude au plus tard 13 décembre. D'autre part, les comités ne sont pas censés siéger en même temps que la Chambre. De façon générale, j'estime franchement... Je sais que c'est la règle et qu'elle est mise à l'essai mais le rodage de ce nouveau système posera des problèmes d'ordre pratique. Nous faisons oeuvre de pionnier et nous aurons à aplanir certaines difficultés.

Je ne sais pas s'il y a moyen d'assouplir les règles concernant les heures de séance... Notre Comité ne peut pas siéger sans un quorum de 11, et je ne sais pas s'il y a moyen d'assouplir cela...

The Chairman: Mr. Nowlan, in answer to your question, legislative committees are authorized to sit at the same time as the House, namely Mondays, Tuesdays, Thursdays and Fridays from 11 o'clock to 1 o'clock and from 3 o'clock to 5 o'clock.

M. Nowlan: Il n'y a donc que les comités permanents qui ne peuvent pas siéger en même temps que la Chambre.

The Chairman: Legislative committees can sit at the same time as the House with a quorum of 11 members.

M. Nowlan: Madame la présidente, le Comité directeur peut-il modifier le quorum ou faut-il demander l'autorisation de la Chambre? Je n'en sais rien. Autrement dit, le quorum exigé pour tenir une réunion d'un comité législatif est-il immuable? Je sais ce que recommandait le rapport de M. McGrath, mais y a-t-il moyen d'assouplir cette règle pour faciliter les travaux du Comité? J'ai été président d'un comité pendant un an seulement, mais j'ai appris qu'il est très difficile de réunir 11 députés sur une base régulière, quelle que soit l'importance du sujet à l'étude.

The Chairman: Mr. Nowlan, the rules states that 11 members must be present for quorum. We would then have to change the rule. However, I will invite you to move the proposed motion. It states that, in the absence of a quorum, the chairman is authorized to hold meetings, hear evidence and authorize printing. We will therefore be able to hold such meetings. Thus, we will be able to proceed without quorum.

An hon. Member: To hear evidence?

[Texte]

La présidente: Pour recevoir des témoignages. Mais pour le vote, les 11 personnes doivent être présentes.

Une voix: On n'a pas le choix!

La présidente: On n'a pas le choix. Le Règlement le stipule.

• 1110

Une voix: On n'a pas le choix.

La présidente: On n'a pas le choix; c'est le Règlement qui le stipule.

Mr. Nowlan: That is what I was afraid of.

Mr. Angus: Madam Chairman, on a point of order, from talking to the clerk I gather somebody screwed up and I am not on the list, so I do not count in terms of numbers. But having said that—and I may not have heard everything you said—on the standing committees we can make a determination that we can hear witnesses with fewer than the normal quorum, but we need the full quorum for votes. Do we have that same option here?

La présidente: Oui, c'est ça. C'est justement l'une des motions que nous voulons adopter ce matin.

Mr. Angus: But we need a quorum first before we can do that.

La présidente: C'est cela.

Mr. Nowlan: Two offices with experience have been working on the quorum of government members, with all their other duties and conflicts, and Darryl's office and my office were phoning people diligently for two hours yesterday and this morning. I was assured there would be 10 government members here, perhaps.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Madame la présidente, avons-nous une liste officielle des membres du Comité?

La présidente: Oui. Voulez-vous que je la lise?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, s'il vous plaît.

La présidente: Ross Belsher, Les Benjamin, Lise Bourgault, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Vincent Dantzer, Jack Ellis, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Dan Heap, Bob Hicks, Fernand Jourdenais, Robert Kaplan, Sergio Marchi, Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor et Brian Tobin.

An hon. member: What is the total?

The Chairman: The total is 20, avec moi, Suzanne Duplessis.

Mr. Nowlan: If we had 11, I think we were going to pass the motion for the quorum and then also pass the bill. I was really hoping. Here is another one. How many do we have now?

The Chairman: We need one more.

Mr. Nowlan: One more, quickly. We will pass everything.

[Traduction]

The Chairman: To hear evidence. However, 11 members must be present for a vote.

An hon. Member: We have no choice!

The Chairman: We have no choice. That is the rule.

An hon. member: We have no choice.

The Chairman: We have no choice, that is what is provide by the Standing Orders.

M. Nowlan: C'est ce que je craignais.

M. Angus: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. Le greffier m'apprend qu'il y a eu erreur et que mon nom ne figure pas sur la liste et que je ne compte donc pas pour le quorum. Cela étant dit, et certains des commentaires m'ont peut-être échappé, le Comité permanent peut décider d'entendre les témoins en l'absence du quorum habituel, mais il ne peut voter sans quorum. Avons-nous la même possibilité?

The Chairman: Yes, that is correct. That is the substance of the motion that we wish to adopt this morning.

M. Angus: Mais il nous faut un quorum avant d'adopter cette motion.

The Chairman: That is correct.

M. Nowlan: Le personnel expérimenté de deux députés ont essayé, aux fins du quorum, d'assurer la présence de députés du gouvernement et cela malgré leur charge de travail déjà lourde; et mon personnel et celui de Darryl ont passé deux heures au téléphone hier et ce matin. On m'avait dit qu'il y aurait peut-être 10 députés du gouvernement ici.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mrs. Chairman, have we an official list of members on this committee?

The Chairman: Yes. Would you like me to read it out?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, please.

The Chairman: Ross Belsher, Les Benjamin, Lise Bourgault, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Vincent Dantzer, Jack Ellis, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardy, Dan Heap, Bob Hicks, Fernand Jourdenais, Robert Kaplan, Sergio Marchi, Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Une voix: Quel est le total?

La présidente: Le total est de 20, including myself, Suzanne Duplessis.

M. Nowlan: Si nous avions été 11, nous aurions pu adopter la motion relative au quorum et adopter le projet de loi. J'espérais que ça serait le cas. Voici un autre député. Combien sommes-nous maintenant?

La présidente: Il nous en manque encore un.

M. Nowlan: Qu'il arrive rapidement. Nous adopterons tout.

[Text]

La présidente: Chers collègues, je vous souhaite la bienvenue. Je vous annonce que j'ai été choisie par le Président de la Chambre pour agir en tant que présidente de ce Comité législatif sur le projet de loi C-76.

• 1115

Je vous présente notre greffier que vous connaissez déjà sûrement tous, M. Eugène Morawski; je vous présente également Jacques Rousseau, qui sera notre recherchiste.

J'ai été choisie conformément à l'article 70.(5) b) du Règlement. J'invite maintenant M. le greffier à lire l'ordre de renvoi.

The Clerk of the Committee:

Ordered that Bill C-76, an Act Respecting the Operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners be referred to a Legislative Committee.

Mr. Nowlan: Madam Chairman, in view of the fact that this is the first time this legislative committee has met, there are a few organizational matters to take care of. I move that the committee print 1,000 copies of the *Minutes of Proceedings and Evidence*, and get that out of the way while we have enough here to vote.

La motion est adoptée.

Mr. Nowlan: The next motion I will move is really much more substantive and will help the work of the committee, I believe.

I move that the chairman be authorized to hold meetings to receive and to authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that four members are present, including one from the opposition. This is more or less the traditional motion in all committees. With it, we do not have to wait for hours to get the full quorum of 11. Obviously, you need the quorum of 11 under the House rules to have votes. But this is to hear evidence.

Mr. Caccia: It is not the tradition of the Official Opposition, but for the sake of harmonious cohabitation and moving ahead with the work ahead of us, madame la présidente, je suis d'accord.

Mr. Nowlan: I can tell you, Madam Chairman, that I appreciate the remarks by Mr. Caccia. The chairman on the Standing Committee on Transport had a smaller quorum. Thank goodness the motion is that at least one from the opposition be present. Otherwise, the work of the committee would be even more difficult because of the conflicts of every member and even more conflicts for the opposition members. So that is good.

Motion agreed to

La présidente: Merci, monsieur Nowlan.

Nous nous réunirons mardi prochain à 11h00.

[Translation]

The Chairman: Honourable colleagues, welcome. The speaker has chosen me to act as chairman of this legislative committee on Bill C-76.

I would like to introduce our Clerk, Mr. Eugène Morawski, which you all know and our researcher, Jacques Rousseau.

I was chosen chairman in conformity with Standing Order 70(5)(b). I would now invite our Clerk to read our order of reference.

Le greffier du Comité:

Il est ordonné que le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des Îles de Toronto par les commissaires du Havre de Toronto soit déferé à un comité législatif.

M. Nowlan: Madame la présidente, puisque le comité législatif se réunit pour la première fois, il y a certaines questions d'ordre organisationnel qui doivent être réglées. Je propose que le comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses *procès-verbaux et témoignages* afin que nous puissions adopter cette motion alors que nous sommes assez nombreux pour voter.

The motion is carried.

M. Nowlan: La prochaine motion que je vais proposer est une motion de fonds et j'estime qu'elle facilitera les travaux de notre Comité.

Je propose que le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoins et à en autoriser l'impression en l'absence d'un quorum, pourvu que quatre députés soient présents, dont un représentant de l'Opposition. C'est plus ou moins la motion qu'adoptent généralement les comités. Son adoption nous évitera d'avoir à attendre des heures pour atteindre le quorum de 11. Evidemment, le règlement de la Chambre stipule qu'il faut un quorum de 11 pour tenir un vote. Mais cette motion concerne l'audition des témoins.

M. Caccia: Je m'écarte de la tradition de l'Opposition officielle, mais pour assurer l'harmonie de nos relations et accélérer le travail du Comité, Madam Chairman, I agree.

M. Nowlan: Je peux vous dire, madame la présidente, que je suis gré à M. Caccia de ses commentaires. Le Comité permanent des transports avait un quorum plus restreint. Dieu merci, la motion stipule qu'au moins un député de l'opposition doit être présent. Sans cela, les délibérations du Comité seraient encore plus difficiles à cause des conflits auxquels les députés sont en butte et surtout les députés de l'opposition. C'est donc une bonne motion.

La motion est adoptée

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

We will meet next Tuesday at 11 o'clock.

[Texte]

Mr. Nowlan: As I understand it, Madam Chairman, you mentioned that we are going to meet next Tuesday at 11 a.m. This is during the House session, and that is when this committee can meet. The standing committee will be meeting at 3.30 p.m. on Tuesday, because of the Thanksgiving weekend. I understand Mr. Forrestall has the conduct of the bill and he has to catch a plane. I understand this is one of the reasons we are not going to do too much today.

M. Caccia: Madame la présidente, je dois vous faire part de deux choses.

Premièrement, mardi prochain, il me sera très difficile participer à une séance de ce Comité. Je vous serais très obligé si on pouvait en changer la date.

Deuxièmement, comme vous l'avez entendu en Chambre, on a fait plusieurs interventions, de notre côté comme de l'autre, en vue de pouvoir tenir à Toronto des séances publiques pour consulter les citoyens et les groupes s'intéressant au projet de loi C-76. Avez-vous pris cette recommandation en considération?

Mr. Nowlan: Well, Madam Chairman, if I could speak to what Mr. Caccia said—I know Mr. Forrestall has an interest in this—we are all breaking new ground here. I think it is an interesting point. I certainly recommend that the Chair consider striking a steering committee to consider some of these matters. I think the big problem we have is to find out the purpose of the legislative committee. Certainly the precedent that generated this type of arrangement—the McGrath report, looking at England, was looking at legislative committees there that did not travel. Frankly, they did not even have witnesses other than officials. I am just throwing that out. That was the genesis for this type of legislative committee.

• 1120

We are in a hiatus because in theory the standing committee is supposed to consider the issue, and in considering the issue will travel around the country, go to Toronto and have environmental hearings, and do what we are going to do... Then, when the matter got through second reading, which was the approval in principle, it was only to look at the legislation before it. So I do not know how this is going to be resolved.

La présidente: Monsieur, permettez-vous que je réponde?

Le Comité législatif n'a pas le pouvoir de voyager, sauf si votre parti ou encore un représentant du NPD rencontrait le leader du gouvernement. Dans pareil cas, si le leader nous ordonnait d'y participer, on pourrait y aller. Autrement, nous n'avons pas le pouvoir de voyager.

An hon. member: We have enough problems.

Mr. Forrestall: On the other hand...

La présidente: À M. Caccia la parole maintenant.

M. Caccia: Je m'excuse. On doit terminer la discussion concernant les voyages. Je comprends bien la proposition de

[Traduction]

M. Nowlan: Si je vous ai bien compris, madame la présidente, vous avez dit que nous nous réunirions mardi prochain à 11 heures. La Chambre siègera à ce moment-là mais nous pouvons tenir notre réunion malgré cela. Le Comité permanent se réunira à 15h 30 mardi, à cause du congé de l'Action de grâce. Je crois savoir que M. Forrestall dirigera les travaux du Comité sur le projet de loi et il doit prendre un vol. Je crois savoir que c'est une des raisons pour lesquelles nous n'allons pas prolonger nos travaux aujourd'hui.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I would like to mention two things.

First of all, I would be very hard pressed to attend a meeting of this committee next Tuesday. I would be very much obliged if you could change that date.

Secondly, several members from both sides requested in the House that the committee be authorized to hold public meetings in Toronto to consult groups and individuals interested in Bill C-76. Have you taken this recommendation into consideration?

M. Nowlan: Madame la présidente, j'aimerais faire suite à ce qu'a dit M. Caccia concernant l'intérêt que porte M. Forrestall à cette question... Nous innovons ici. Je crois que c'est un point intéressant. Je recommande que la présidente songe à créer un comité directeur chargé de se pencher sur certaines de ces questions. Il nous faut, je crois, déterminer le but du comité législatif. La recommandation du rapport McGrath concernant la création de comités législatifs s'inspirait de l'exemple des comités législatifs britanniques qui ne se déplacent pas. En fait, ces comités n'entendent que des fonctionnaires. Je vous le signale. C'est l'exemple qui a inspiré la création des comités législatifs comme le nôtre.

Nous nous écartons quelque peu de cette règle puisque les comités permanents sont censés, en théorie, examiner une question et, dans le contexte de cet examen, se déplacer pour aller à Toronto ou dans les régions pour entendre... Ensuite, après l'étape de la deuxième lecture, celle de l'approbation en principe, le Comité devait se contenter d'examiner les projets de loi dont il était saisi. Je ne sais pas comment nous allons procéder.

The Chairman: Mr. Nowlan, may I answer your question?

The legislative committee is not authorized to travel unless there is an agreement between your party or a representative of the NDP and the government leader. We could travel if the government leader gave us permission to do so. Failing that, we are not authorized to travel.

Une voix: Nous avons déjà suffisamment de problèmes.

M. Forrestall: D'autre part...

The Chairman: I recognize Mr. Caccia.

Mr. Caccia: I am sorry. We must conclude this discussion concerning travels. I understand Mr. Nowlan's proposal that

[Text]

M. Nowlan de former un petit sous-comité pour décider de tous les arrangements nécessaires.

Quand un comité, quel qu'il soit, décide de voyager et que tous sont d'accord, on doit naturellement obtenir la permission du leader du gouvernement et des autres partis intéressés. Je peux affirmer, par ailleurs, que je ferais le nécessaire pour obtenir la permission de notre leader en Chambre.

C'est votre privilège, madame la présidente et membres du Comité, de décider si vous voulez voyager à Toronto comme première étape de ces travaux.

La présidente: Il faudrait une motion suivie d'un rapport à la Chambre afin d'obtenir l'autorisation pour ces déplacements à Toronto, si jamais on en voyait la nécessité.

Monsieur Angus.

Mr. Angus: Thank you, Madam Chairperson.

Mr. Benjamin, from my party, has already had discussions with the government House Leader and, if I have the correct information, there did not seem to be any opposition from the government House Leader for this committee to travel.

I therefore move that the committee request permission to travel to Toronto to hold hearings into Bill C-76.

Mr. Nowlan: Madam Chairperson, there has been a motion, and as far as I am concerned, I want to find out exactly what the procedures and the purpose of the legislative committee is. I do appreciate that we are breaking new ground. We are in between a standing committee and a legislative committee, because certainly another committee might have travelled on this issue.

If you want to put the motion, but I think this is the type of thing that should be discussed first by a steering committee and then that steering committee, if it can make up its mind, will lay a motion for a full committee. Let us have the thing resolved that way.

I can understand the motion, and that may be the way to do it. Quite frankly, I am not prepared to have this legislative committee endorse a precedent which I think could be very invidious unless we know what we are doing. There is no way we are supposed to duplicate the work of both committees.

Now, as I say, I know this bill has come before this committee in a brand new structure. That is why I am not going to be hard as stone. In terms of the motion today, Mr. Angus, I certainly have no hesitation, if the chairman wants to call it, in voting against it.

La présidente: Acceptez-vous que nous en discussions en Comité directeur auparavant?

Mr. Angus: I think, Madam Chairperson, it does make a lot of sense to discuss it in the steering committee. I moved the motion just to expedit things.

I would like to say to my hon. colleague, yes, we are breaking new ground and perhaps this committee can take some leadership and suggest to the government that part of the mandate of legislative committees, from time to time, should be to travel.

[Translation]

we strike a small subcommittee to make decisions on the necessary arrangements.

When a committee, no matter which one, decides to travel and that all agree, we must naturally obtain the permission of the government leader and of other interested parties. Please be assured that I will take all necessary steps to obtain permission from our leader in the House.

It is your privilege, Madam Chairman, and members of the committee, to decide whether you want the committee to begin its work by travelling to Toronto.

The Chairman: We would have to pass a motion and then report to the House to obtain permission to travel to Toronto, should we decide that it is necessary.

Mr. Angus.

M. Angus: Merci, madame la présidente.

Je crois savoir que M. Benjamin, membre de mon parti, a déjà eu des discussions avec le leader du gouvernement à la Chambre et que celui-ci ne semblait pas s'opposer à ce que le Comité voyage.

Je propose donc que le Comité demande la permission de tenir des audiences à Toronto sur le projet de loi C-76.

M. Nowlan: Madame la présidente, nous avons une motion et je veux pour ma part savoir exactement quel est le mandat du Comité législatif et quelles procédures il doit suivre. J'admets que nous faisons oeuvre de pionniers. Nous nous distinguons en quelque sorte des comités permanents et des autres comités législatifs puisqu'ils auraient certainement été autorisés à voyager.

Si vous voulez adopter une motion à cet égard, j'estime qu'il est préférable qu'un comité directeur examine d'abord la question et qu'il propose ensuite une motion au Comité plénier. Je recommande cette façon de procéder.

Je comprends le sens de la motion et c'est peut-être une solution acceptable. Mais j'avoue bien franchement que je ne veux pas que le Comité législatif crée un précédent sans que nous en connaissions d'abord la portée. Nous ne sommes pas censés faire le même travail que les deux comités.

Je reconnais cependant que notre Comité doit examiner ce projet de loi dans le contexte d'une structure toute nouvelle. Je suis donc disposé à faire preuve de souplesse. Si le président décide de passer au vote sur la motion aujourd'hui, je n'hésiterai donc pas, monsieur Angus, à voter contre.

The Chairman: Would you accept that the question be referred to the steering committee first?

M. Angus: Madame la présidente, il serait tout à fait logique de déferer cette question au comité directeur. J'ai proposé la motion pour accélérer les choses.

Je tiens à dire à mon honorable collègue que nous faisons effectivement oeuvre de pionniers et que nous pourrions faire preuve d'initiative en proposant au gouvernement que les comités législatifs soient autorisés à voyager de temps à autre.

[Texte]

[Traduction]

• 1125

I have only been here one year. I do not know if the former Transport committee dealt with the question of Toronto Island. If they did, they certainly dealt with on the assumption that another committee at a later date would deal with the legislation. They assumed—I think Mr. Nowlan would agree with me—that it would come back to Transport for the detailed discussion of a particular piece of legislation.

The rules have changed now and we are breaking new ground. I think we should take advantage of that to ensure that we have for this piece of legislation full hearings in the community that is most affected.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Madame la présidente, je voudrais ajouter à ce que M. Nowlan a dit. Ne vaudrait-il pas mieux qu'au lieu de se rendre à Toronto, le Comité invite les témoins à venir à Ottawa? J'imagine que ce serait plus économique.

La présidente: Monsieur Gray, je prends note de votre proposition. C'est le Comité directeur qui devra décider du nombre de témoins que nous entendrons.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour ma part, madame la présidente, je ne suis pas capable de voyager toutes les fins de semaine, étant donné que je suis membre de quatre ou cinq comités. C'est impossible, je ne peux pas. Par exemple, mardi prochain, je serai à Vancouver. Avec tous les comités qu'on a, je pense qu'il serait plus pratique de tenir les audiences publiques ici.

La présidente: Pour ce qui est de la réunion de mardi prochain, on peut la reporter au lendemain, à 15h 30, si cela peut accommoder plus de personnes.

Mr. Hicks: Madam Chairman, I have a point of order also. First of all, just a question really. Mr. Angus explained that his name was not on the list and therefore he could not participate in the quorum. If he cannot participate in the quorum, can you . . . ?

La présidente: Je peux vous répondre dès maintenant. C'est lui qui est sur la liste. Il va remplacer M. Heap.

Mr. Hicks: I was afraid that his motion might be invalid at a later time if he was not allowed to accept one from . . . Okay, that is my only point for now.

La présidente: Monsieur Plourde.

M. Plourde: J'ai beaucoup de choses à lire dans mon bureau et je me pose une question: quelle différence y a-t-il entre le Comité législatif et le Comité permanent des transports? Je me retrouve ce matin aux deux comités. Lequel est le plus important? Il va falloir que j'en laisse tomber un éventuellement. Je ne peux pas venir ici et ensuite aller au Comité des transports pour étudier le même projet de loi.

Je ne suis ici que depuis un an, et je ne sais si le Comité des transports a examiné la question de l'aéroport des Îles de Toronto. Mais s'il l'a fait, il a certainement dû présumer qu'un autre comité allait se pencher sur le projet de loi à une date ultérieure. Il a supposé—et M. Nowlan sera sans doute du même avis que moi—que la question serait renvoyée devant le Comité des transports pour que celui-ci fasse un examen approfondi d'un projet de loi portant sur la question de l'aéroport.

Mais voici que les règles du jeu ont changé et que nous devons faire oeuvre de pionniers. Il me semble que nous devrions justement en profiter pour veiller à ce que des audiences au sujet de ce projet de loi soient tenues dans la localité qui en sera le plus touchée.

The Chairman: Thank you.

Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Madam Chairperson, I would like to add something to what Mr. Nowlan has said. Instead of going to Toronto, would it not be preferable to invite the witnesses to come to Ottawa? I would think it would be less expensive.

The Chairman: Mr. Gray, I have taken note of your suggestion. It will be up to the steering committee to decide on the number of witnesses we will hear.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Madam Chairperson, I for one will not be able to travel every weekend, because I sit on four or five committees. It is an impossibility. Next Tuesday, for example, I will be in Vancouver. Given the great number of committees we now have, it seems to me it would be more practical to hold public hearings here.

The Chairman: As far as next Tuesday's meeting is concerned, we could hold it the following day, at 3.30 p.m., if that would accommodate a greater number of members.

M. Hicks: Madame la présidente, j'aimerais moi aussi invoquer le Règlement. Ma première remarque sera en fait une question. M. Angus a expliqué que son nom ne figurait pas sur la liste, l'on ne peut pas tenir compte de lui pour établir si nous avons ou non le quorum. Cela étant, pourriez-vous . . . ?

The Chairman: I can answer right now if you like. It is his name which appears on the list. He is going to replace Mr. Heap.

M. Hicks: Je craignais que cette motion ne soit déclarée nulle un peu plus tard si on ne lui permettait pas d'en accepter une de . . . C'est tout ce que j'avais à dire.

The Chairman: Mr. Plourde.

Mr. Plourde: I have all sorts of things to read in my office, and I have been wondering about one thing: what difference is there between the Legislative Committee and the Standing Committee on Transport? I should be sitting on both committees this morning. Which one of them is more important? I will eventually have to drop one of them. I cannot come here

[Text]

La présidente: On a prévu, dans le Règlement, de ne pas siéger en même temps que les comités permanents. Les comités législatifs siègent quand la Chambre siège et les autres sont censés siéger en dehors de heures de la Chambre.

M. Plourde: Quelle différence y a-t-il entre le Comité législatif qui est ici ce matin et le Comité permanent des transports?

La présidente: Le Comité législatif est ici pour accélérer les travaux à la Chambre. On a pour mission d'étudier le projet de loi C-76 après la deuxième lecture. Aussitôt qu'on aura envoyé à la Chambre notre rapport sur ce projet de loi, le Comité sera dissous. Vous, vous continuerez à travailler au Comité permanent des transports. Il n'y a pas de problème. Dorénavant, le Comité permanent n'étudiera plus les projets de loi, comme cela se faisait auparavant. Souvent, il était obligé d'interrompre ses travaux pour se remettre à revenir de la Chambre. Cela va accélérer les travaux en cours.

M. Plourde: Madame la présidente, peut-on avoir le nom de celui qui a eu cette brillante idée?

La présidente: Cela a été établi à la suite du rapport McGrath. Les gens qui ont travaillé à ce rapport n'étaient pas une bande d'idiot, que je sache.

Je n'ai rien à voir dans le choix des membres du Comité. J'imagine qu'on a pensé que vous seriez les gens les mieux en mesure de travailler le plus rapidement possible, afin que le projet de loi puisse être adopté le plus rapidement possible. Mais si cela ne vous intéresse pas, eh bien, faites des recommandations.

• 1130

Monsieur Caccia.

M. Caccia: L'expérience nous dit que quand on a un sous-comité qui travaille à la préparation du programme, il se fait beaucoup plus de travail; on peut prendre des décisions beaucoup plus rapidement, et on peut régler plusieurs questions. C'est la raison pour laquelle j'appuie M. Nowlan que vous demandez de convoquer une réunion du Comité directeur pour faire ce travail. Je serai à votre disposition demain, mais mardi prochain, je ne serai pas en ville.

La présidente: Mercredi, serez-vous là?

M. Caccia: Mercredi, oui.

La présidente: À 8h00 du matin, avant la réunion de caucus?

M. Caccia: Notre réunion de caucus commence à 8h30 le mercredi.

La présidente: Est-ce qu'une demi-heure pourrait suffire?

M. Caccia: M. Nowlan suggérerait qu'on tienne une réunion du Comité directeur pour régler toutes les questions ayant trait

[Translation]

first and then go to the standing committee to study the same bill.

The Chairman: The new standing orders are such that we are not to sit at the same time as the standing committees. The Legislative Committees sit during the House's sitting hours, and the other committees are supposed to sit only when the House is not sitting.

Mr. Plourde: What is the difference between the Legislative Committee which is meeting here this morning and the Standing Committee on Transport?

The Chairman: The Legislative Committee is here to speed up the work of the House. Our purpose is to study Bill C-76 after its second reading. The committee will be dissolved immediately following the tabling of its report on this bill before the House. You will continue to work within the Standing Committee on Transport. There is no problem there. From now on, the standing committee will no longer study bills. In the past, committees were often forced to interrupt their work to resume consideration of bills when they came back from the House. The new system will speed up the ongoing work of committees.

Mr. Plourde: Madam Chairperson, could you give us the name of the person responsible for this brilliant idea?

The Chairman: The new system is a result of the McGrath report. And as far as I know, those who worked on the report were not a bunch of idiots.

I have nothing to say about the selection of committee members. I imagine that those in charge thought that you were the people most able to work quickly, thus enabling speedy passage of the bill. But if that does not satisfy you, then I would suggest you make recommendations.

Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Experience has shown us that when a subcommittee is put in charge of the preparation of the program, a lot more work is accomplished. Decisions can be made more quickly, and several matters can be dealt with at once. This is why I support Mr. Nowlan's suggestion that you call a meeting of the steering committee in order that this work be done. I will be available tomorrow, but I will not be in town next Tuesday.

The Chairman: Will you be here Wednesday?

Mr. Caccia: Yes.

The Chairman: At 8 a.m., before the caucus meeting?

Mr. Caccia: On Wednesdays, our caucus meeting begins at 8.30 a.m. in the morning.

The Chairman: Will half an hour be sufficient?

Mr. Caccia: Mr. Nowlan suggested that the standing committee hold a meeting in order to deal with all the

[Texte]

au programme, au voyage à Toronto, à la disponibilité des députés.

La présidente: Mercredi, à l'heure du lunch, est-ce que ça vous irait? Il faut bien trouver du temps. Je ne voudrais pas prendre votre journée de congé de lundi.

Mr. Taylor: Form a steering committee.

Mr. Nowlan: Madam Chairperson, it is Thanksgiving. We ought to be thankful we are not here on Monday. I think, Madam Chairperson, if that is the thought with you and the officials to get the steering committee to meet some Tuesday, Wednesday, whenever it is convenient next week, we will expedite the business of the committee.

La présidente: On va le faire à 12h30.

Mr. Nowlan: I am going to be here Tuesday and Wednesday of next week, and Thursday.

Mr. Angus: Madam Chairperson, we have probably the four players that we need right now for the steering committee. Why do we not just adjourn and allow—we have all blocked off some time—for a member from the government side, a member from the Official Opposition, myself, and you and the clerk—just to huddle in the corner and work out some of those things, rather than trying to set a date next week?

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: My only dilemma with that is that I want to go back and find out what the purpose of the legislative committee is. I say that with a qualifier that I know this did not go through the normal process, because we are starting a new procedure now. That is my only hang-up. We can meet now, we can meet afterward, you are right, but I still want to find out what the House Leader feels is the purpose of legislative committees and if they are going to travel along with standing committees. That is my problem.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps, Mr. Angus, what we could do is have a steering committee tomorrow morning. Is that possible, Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: Tomorrow morning? Also, I have something on at 12 p.m. I did not think we were going to stay here very long today. Tomorrow is a . . .

La présidente: Si on levait la séance tout de suite, accepteriez-vous de rester pour qu'on prenne des décisions ce matin?

Mr. Nowlan: I will elect to stay. I will listen.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Madame la présidente, je suis aussi membre du Comité directeur. Je propose que les membres du Comité directeur se réunissent demain matin.

La présidente: Vous avez oublié de me demander si je serai disponible demain matin. Je prends l'avion pour aller à une

[Traduction]

questions concerning the program, the trip to Toronto and the availability of members.

The Chairman: Would the noon hour on Wednesday be good for you? We have to find time somewhere. I would not want you to give up your holiday Monday.

M. Taylor: Réunissez le Comité directeur.

M. Nowlan: Madame la présidente, c'est le Jour de l'Action de grâce. Estimons-nous heureux de ne pas devoir être ici lundi. Je pense, madame la présidente, que si vous pouviez vous entendre pour que le Comité directeur se réunisse mardi, mercredi ou n'importe quel autre jour de la semaine prochaine qui conviendrait à tous, cela accélérerait le travail du comité.

The Chairman: We will meet at 12.30 p.m..

M. Nowlan: Je serai ici mardi, mercredi et jeudi de la semaine prochaine.

M. Angus: Madame la présidente, les quatre personnes qui devront se réunir en comité directeur sont sans doute ici parmi nous. Pourquoi ne pas interrompre la séance et permettre—nous avons tous déjà pris nos dispositions pour être libres pendant un certain temps pour assister à la réunion—qu'un député du parti au pouvoir, un député du parti officiel de l'opposition, moi-même, vous et le greffier . . . nous pourrions nous réunir dans un coin de la salle et régler tout de suite un certain nombre de ces questions, ce qui nous éviterait d'avoir à prévoir une réunion la semaine prochaine?

La présidente: Très bien.

M. Nowlan: Mon seul problème, c'est que j'aimerais savoir quel est l'objet du comité législatif. Je sais très bien que nous n'avons pas suivi le processus normal, car il s'agit d'une toute nouvelle procédure. C'est la seule chose qui m'ennuie. Vous avez tout à fait raison de dire que nous pourrions nous réunir tout de suite et nous réunir de nouveau plus tard, mais il n'en demeure pas moins que je veux me renseigner auprès du leader à la Chambre pour savoir quel est l'objet des comités législatifs et si ceux-ci vont pouvoir voyager au même titre que les comités directeurs.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il serait peut-être possible, monsieur Angus, que le Comité directeur se réunisse demain matin. Cela serait-il possible, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Demain matin? J'ai déjà quelque chose à midi. Je ne pensais pas que la réunion d'aujourd'hui allait durer très longtemps. Demain, c'est . . .

The Chairman: If we adjourned today's meeting right away, would you agree to stay on a little while so that some decisions at least could be made this morning?

M. Nowlan: Je resterai. J'écouterai.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Madam Chairman, I too am a member of the steering committee. My suggestion would be that the members of the standing committee meet tomorrow morning.

The Chairman: You have forgotten to ask me if I would be available tomorrow morning. I am catching a plane to go to an

[Text]

conférence de presse importante demain matin dans mon comté. Donc, il n'en est pas question.

Mr. Angus: I am going too.

Mr. Nowlan: Let us do it next Wednesday. I mean, I can sit and listen to the procedures, but the fundamental thing, I do not know.

La présidente: Mercredi prochain, 15h30, alors?

Une voix: Non.

Mr. Nowlan: Charles is not going to be here?

• 1135

La présidente: Mercredi prochain à 15h30?

Mr. Belsher: That is the steering committee.

La présidente: Oui, le Comité directeur, mercredi à 15h30.

Une voix: Pouvez-vous nommer les personnes qui composeront ce Comité?

La présidente: Un instant. Monsieur Gray, faites-vous partie du Comité? Monsieur Nowlan? Monsieur Angus?

Mr. Angus: It will either be Mr. Young or Mr. Heap.

The Chairman: Okay.

Mr. Angus: But they will plug into whatever time. If they are not here they cannot complain.

Le greffier du Comité: J'ai besoin de savoir où envoyer l'avis.

La présidente: Il est important de savoir quel membre du Nouveau parti démocratique fera partie de ce Comité. Il faut envoyer l'avis à la bonne personne.

Mr. Angus: I will inform you.

La présidente: D'accord. M. Caccia, pour le Parti libéral.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je serai à Vancouver mercredi prochain. Je ne peux pas être ici. Je suis avec le Sous-comité qui s'occupe du régime de pensions des chemins de fer nationaux du Canada. Nous quittons lundi soir, pour Vancouver. Mercredi prochain, je serai à Winnipeg.

La présidente: D'accord! La séance est levée.

Thursday, October 24, 1985

• 1123

La présidente: À l'ordre!

Bonjour, messieurs. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto.

[Translation]

important press conference tomorrow morning in my riding. A meeting tomorrow is therefore out of the question for me.

M. Angus: Moi aussi, je serai parti.

M. Nowlan: Alors, prévoyons la réunion pour mercredi prochain. Je veux bien rester et écouter, mais la question fondamentale, que j'ai évoquée tout à l'heure, n'est toujours pas claire dans mon esprit.

The Chairman: Next Wednesday at 3.30 p.m., then. Is everyone agreed?

An hon. member: No.

M. Nowlan: Charles ne sera-t-il pas ici?

The Chairman: Next Wednesday at 3.30 p.m.?

M. Belsher: Vous parlez du Comité directeur.

The Chairman: Yes, the standing committee. Wednesday, at 3.30 p.m.

An hon. member: May we have the names of the members who will make up this committee?

The Chairman: One moment. Mr. Gray, are you on the committee? Mr. Nowlan? Mr. Angus?

M. Angus: Ce sera soit M. Young, soit M. Heap.

La présidente: Très bien.

M. Angus: Ils devront se débrouiller avec l'heure et la date qui seront choisies. Étant donné qu'ils ne sont pas ici, ils ne pourront pas se plaindre.

The Clerk of the Committee: I must know to whom the notices are to be sent.

The Chairman: We must know which member of the NDP will sit on the committee. The notice must be sent to the right person.

M. Angus: Je vous le ferai savoir.

The Chairman: Very well, It will be Mr. Caccia, for the Liberal Party.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I will be in Vancouver next Wednesday. I will not be able to be here. I sit on the Sub-Committee on the Canadian National Railways' Pension System. We are leaving for Vancouver Monday evening. And next Wednesday, I will be in Winnipeg.

The Chairman: Very well! This meeting now stands adjourned.

Le jeudi 24 octobre 1985

The Chairman: Order please!

Good afternoon, gentlemen. We are resuming our examination of Bill C-76, An Act respecting the operation of the

[Texte]

Mr. Caccia: Madam Chairman, I seek your indulgence to make a point of order, which I would have made at the last meeting had we been able to establish—which we were not able to establish—that a meeting was going to take place. I regret it very much, because we tried in several ways to establish whether that meeting was going to take place. We were unable to do so and therefore I am raising now the point of order, of procedure I should say, that I would have raised at that meeting.

It has to do with the hearing of witnesses, Madam Chairman, and it has to do with the fact that this matter, having been discussed in Toronto several years ago and having a number of people who made representations at that time moved on to other things and having the situation also change as time implies, requires very much the input of those who feel strongly about the substance of Bill C-76. I am referring here in particular to the expropriation powers; I am referring here in particular to the possibility of introducing jets and to the importance of protecting the ecological and environmental nature of the island and the character of a bird sanctuary.

• 1125

Therefore, Madam Chairman, I seek your indulgence in establishing, possibly today, favourable disposition, on your part and the part of the committee, to hear witnesses. My inclination would have been, Madam Chair, to ask you that the committee travel to Toronto to hold public hearings there. From preliminary inquiries made with government members, I understand that there is no disposition to do that.

Therefore my submission to you is that you give favourable consideration to hearing residents of the island and interested groups, such as the Stop Contaminating our Waterfront Group, the Island Residents Association, the Harbour Square Residents, the Toronto Field Naturalists, the Toronto Humane Society, the Toronto Ornithological Society, the Federation of Ontario Naturalists, the Conservation Council of Ontario, the Friends of the Spits, Canadian Wildlife Service Technical Experts, the Royal Ontario Museum, and individuals like Red Manson and Joanna Kidd, who have indicated their desire to appear and speak to the members of the committee on those portions of Bill C-76 they feel should be addressed.

I might add, Madam Chairman, that this is the committee that deals with Bill C-76 and it is not my understanding that witnesses ought to be heard by any other Transport committee except this committee, because the bill is before this committee and not the Transport committee. I am making this intervention in anticipation of a possible suggestion to the effect that the witnesses be heard by another committee. But it seems to me, Madam Chairman, since this affects profoundly the waterfront policy, the waterfront plans and the character of the waterfront in my city, that the question of witnesses is a very important one from a political point of view. I am sure the

[Traduction]

Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners.

M. Caccia: Madame la présidente, j'invoque, respectueusement, le Règlement. Je veux aborder une question dont j'aurais traité lors de notre dernière réunion si nous avions pu à ce moment-là décider d'avoir une autre rencontre. Nous avons fait notre possible pour nous entendre et il est fort dommage que nous n'ayons pu réussir. C'est pourquoi j'invoque maintenant le Règlement. En fait, il s'agit plutôt d'une question de procédure.

Il s'agit, madame la présidente, de nos rencontres avec les témoins. La teneur de ce projet de loi dont nous sommes actuellement saisis a fait l'objet de débats à Toronto il y a plusieurs années. Nombreux sont ceux qui avaient fait valoir leur point de vue à ce moment-là qui sont passés à autre chose. La situation a changé au fil des ans. J'estime toutefois qu'il conviendrait d'obtenir l'apport des personnes qui ont des opinions très fermes sur le projet de loi C-76. Je pense ici en particulier à la question des pouvoirs d'expropriation, de la possibilité de prévoir des services pour les aéronefs à réaction ainsi que de l'opportunité de protéger l'écologie et l'environnement de l'Île et du sanctuaire d'oiseaux.

Je fais donc appel, madame la présidente, à votre tolérance et vous demande, à vous ainsi qu'au Comité, de garder l'esprit ouvert et d'établir aujourd'hui notre programme de rencontre avec les témoins. J'estime personnellement qu'il serait bon que le Comité se rende sur place à Toronto pour y tenir des audiences publiques. Mais j'en ai parlé un peu avec des députés du gouvernement et ils ne semblent pas avoir très envie de le faire.

Je vous demande donc d'accepter d'accueillir le témoignage des résidents de l'île ainsi que de certains groupes intéressés comme le *Stop Contaminating our Waterfront Group*, le *Island Residents Association*, les *Harbour Square Residents*, les *Toronto Field Naturalists*, la Société protectrice des animaux de Toronto, la Société des ornithologues de Toronto, la *Federation of Ontario Naturalists*, le *Conservation Council of Ontario*, les *Friends of the Spits*, les Experts du Service canadien de la faune, les représentants du Musée royal de l'Ontario ainsi que des particuliers tels Red Manson et Joanna Kidd nous ont fait part de leurs vœux de venir rencontrer les membres du Comité pour traiter des dispositions du projet de loi C-76 qui les touche personnellement.

Je tiens également à ajouter, madame la présidente, que c'est ce Comité-ci qui a été saisi du Bill C-76. Il ne conviendrait pas par conséquent que ce soit le Comité des transports qui reçoive le témoignage de ces personnes. C'est ce Comité qui est responsable du projet de loi et non pas le Comité des transports. Je tiens à le souligner pour le cas où d'aucuns proposeraient qu'un autre comité rencontre ces témoins. Madame la présidente, si ce projet de loi est adopté, il aura une incidence considérable sur la politique, l'exploitation et l'apparence des quais de ma ville et c'est pourquoi cette question de témoins est très importante sur le plan politique. Je

[Text]

Toronto members of the Progressive Conservative Party, if they were here, would feel the same.

I therefore plead to the Parliamentary Secretary and to the other Conservative members here to support, as I am sure my colleague from the NDP would in any event, the opening up of this process to witnesses from Toronto under the normal practice of any other committee, namely whereby the expenses would be covered.

I am not saying that all the names I have read to you, Madam Chairman, will come through. It may be that some will and some will not. But I can assure you—and I will conclude with that, and I thank you for your indulgence—that whoever will come forward will have some very interesting and useful points to make to the legislators who are sitting on this committee. I thank you.

La présidente: Monsieur Caccia, je suis très sensible à votre demande et j'en prends bonne note. Malheureusement, je ne peux pas l'agréer. Ce sera au Comité, quand nous aurons le quorum, d'agréer ou de refuser votre demande.

Monsieur Young.

Mr. Young: On the same point of order that Mr. Caccia raised, the use of the Toronto Island as a major STOL port has been the subject of intense controversy in the City of Toronto over the years. There have been many, many people who have expressed their concern about the major upgrading of that facility into an airport for use other than recreational flying.

• 1130

I can assure you, Madam Chairman, there are vast numbers of groups and individuals in the Toronto area who have been concerned about this issue over the years. As Mr. Caccia has mentioned, there are environmental groups, there are ordinary citizens, specifically in my own constituency, who are very upset at the thought that the Toronto Island Airport could be used for jet aircraft because the flight patterns would be directly over this residential community.

There is another concern that has always been there. If the Toronto Island Airport were to be upgraded to take larger aircraft—this bill talks about broad expropriation powers—it would have to create tremendous pressure on the downtown core to move people, goods and services to and from that airport. This could very well mean increased pressure to build the Scarborough Expressway and to complete the Scarborough Expressway into the downtown core.

I have been given assurances by a number of people that the lease that exists between the City of Toronto and the authorities who operate that airport is iron-clad. Yet this bill seems to indicate that the Harbour Commissioners would have it in their power to determine whether or not jets would be able to use that island airport. There are a lot of questions in my mind. Certainly the opinions are not unanimous, but some lawyers I have discussed this piece of legislation with say the legislation would override the lease. I want to tell you that unless we allow people from the City of Toronto and others

[Translation]

suis persuadé que s'ils étaient présents, les députés de Toronto du Parti progressiste-conservateur vous diraient qu'ils partagent mon avis.

Je prie, par conséquent, le secrétaire parlementaire, les députés conservateurs et mon collègue du Parti néo-démocrate d'accorder aux témoins de Toronto le même traitement qu'aucun autre comité, et que leurs frais de déplacement soient couverts.

Je ne suis pas en mesure d'affirmer, madame la présidente, que tous les noms que je vous ai cités soient disposés à comparaître. Il se peut que certains n'en aient pas envie. Je suis cependant persuadé que tous ceux qui viendront fourniront aux législateurs membres de ce Comité des renseignements fort utiles. Je vous remercie de votre patience.

The Chairman: Mr. Caccia, your request is both interesting and noteworthy. I cannot, however, grant you your wish. It is up to the committee to accept or reject your request when we have a quorum.

Mr. Young.

M. Young: J'invoque le même Règlement que M. Caccia. La question de transformer l'aéroport de Toronto en grand centre d'ADACs fait l'objet d'énormément de controverses à Toronto depuis un bon nombre d'années. Nombreux sont ceux qui ont fait connaître leurs appréhensions quant à la transformation des installations actuelles de l'île en aéroport commercial.

Laissez-moi vous dire, madame la présidente, que cela fait des années que cette question intéresse énormément de groupes et de particuliers de la région de Toronto. M. Caccia vous l'a dit également. Les groupes qui s'intéressent à l'environnement et les simples citoyens, surtout ceux de ma circonscription, s'inquiètent beaucoup à l'idée que l'aéroport de l'île de Toronto sert aux aéronefs à réaction parce que leur itinéraire survolerait justement un quartier résidentiel.

Il existe également d'autres sujets de préoccupations. Si l'aéroport de Toronto était élargi de manière à pouvoir recevoir de plus grosses aéronefs, d'énormes pressions seraient exercées sur le centre-ville relativement à l'usage de cet aéroport pour transporter des passagers et des marchandises et offrir certains services par conséquent. Ce projet de loi prévoit des pouvoirs d'expropriation très vaste. Je crains que cela ne signifie que l'on exerce encore plus de pressions pour construire l'autoroute de Scarborough et le prolonger jusqu'au centre-ville.

Je me suis laissé dire que le bail qui lie la municipalité de Toronto et les administrateurs de l'aéroport ne contient aucune échappatoire. Il semble cependant d'après ce projet de loi que les commissaires du Havre de Toronto seraient habilités à décider si oui ou non cet aéroport peut recevoir des aéronefs à réaction. Je me pose énormément de questions. Il est bien évident que les opinions sont partagées. D'après les avocats que j'ai consultés, il semble que cette loi aurait préséance sur le bail. À mon avis, la démocratie exige que nous invitions les

[Texte]

who may have concerns to express those concerns to this committee, I think it would be a straight denial of democratic rights as we know it.

I would certainly support Mr. Caccia's point of order. No decision can be made here today because there is not a quorum, I suppose, but I would certainly hope the steering committee or the advisory committee to the chairperson would take this under serious consideration. Thank you.

La présidente: Merci, monsieur Young.

Monsieur Ellis.

Mr. Ellis: Madam Chairman, I want to speak to the point of order. I think there are two or three things here that are being missed. I have to tell you that I want to put on record at least two things. Firstly, I sat on the McGrath commission, which set out the principle of legislative committees. Secondly, I am one of the panel of chairmen of the legislative committees. I am expected to deal with my first bill in the very near future.

The whole purpose of legislative committees was to deal with a single piece of legislation. The committees were not to change the policy that had been passed by the House of Commons in second reading, but rather to refine it, if necessary—change the commas, add in a word or delete a word here and there that may be extraneous or necessary to a piece of legislation to give it full meaning—but they were not to deal with the policy, the policy having been passed by the House of Commons in its second reading. What my two colleagues from Toronto are talking about is very obviously policy.

The proper place for the hearings they are discussing would be in the standing committee. The standing committee has the authority to hear witnesses and recommend new policy or recommend policy changes to the Minister and to the House. The standing committees, under the new House rules, have a broad mandate to deal with matters of policy and they can zero in on a subject matter within an overall subject and make specific recommendations to the responsible Minister or directly to the House if they desire.

• 1135

The legislative committees are necessarily forced to keep their particular view of a piece of legislation very narrow. They can deal with it and really only listen to outside witnesses if there is a possibility of an amendment. This particular piece of legislation, first, was put in place by a previous government. What we are doing is cleaning up the housekeeping that should have been done earlier, but was not. Secondly, with one small exception, it does not change the previous act or the previous rules at all.

That one small change—and I am afraid my colleagues may have misunderstood it—is in the expropriation area, where the new board can expropriate for navigational aids only. That is to say, if they wanted to go out into the water and put up a non-directional beacon, they could do so. They could expropriate for that purpose. But they cannot expropriate private property or public property for the purpose of expanding the

[Traduction]

personnes intéressées, qu'elles soient de Toronto ou d'ailleurs, à exprimer leur point de vue devant le Comité.

J'appuie certes le rappel au Règlement qu'a fait M. Caccia. Comme nous n'avons pas le quorum, nous ne pourrions pas sans doute pas prendre de décision ici aujourd'hui. Cependant, il serait bon que le Comité de direction ou le Comité consultatif de la présidente envisage l'opportunité d'entendre ces témoins. Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Young.

Mr. Ellis.

M. Ellis: Madame la présidente, j'invoque aussi le même Règlement. On semble avoir oublié deux ou trois aspects assez importants. Il y a au moins deux choses que je tiens à signaler aux fins du compte rendu. J'ai fait partie de la Commission McGrath qui a établi les principes de base des comités législatifs. Je fais également partie de la liste des présidents des comités législatifs. On doit me confier mon premier projet de loi très bientôt.

Par définition, les comités législatifs sont appelés à se pencher sur un seul projet de loi. Leur rôle n'est pas de modifier la politique que la Chambre des communes a adoptée en deuxième lecture, mais plutôt de l'affiner. Ces comités sont chargés en fait de mettre des virgules, d'ajouter ou de supprimer un mot ici et là de manière à rendre les projets de loi plus clairs. Mais ils n'ont aucun pouvoir pour ce qui est de modifier la politique que la Chambre a adoptée en deuxième lecture. Il ne fait aucun doute à mon esprit que mes deux collègues de Toronto parlent de politique.

La politique relève du comité permanent. C'est le comité permanent qui est habilité à entendre des témoins et à recommander des nouvelles politiques ou des modifications de politique au Ministre et à la Chambre. En vertu du nouveau Règlement de la Chambre, les comités permanents sont chargés d'étudier les questions de politique et peuvent se contenter sur un élément d'un sujet donné et formuler des recommandations précises au Ministre responsable ou directement à la Chambre, selon ce qu'ils préfèrent.

Les comités législatifs doivent donc se limiter au seul sujet du projet de loi dont ils sont saisis. Ils ne peuvent entendre des témoins que s'il y a une possibilité d'amendement. Nous avons hérité de ce projet de loi du gouvernement précédent. Nous faisons donc tout simplement du ménage ce qui aurait dû être fait depuis longtemps. Deuxièmement, ce projet de loi n'entraîne aucune modification de la loi précédente ni des règlements y référant, à une petite exception près.

Il se peut que mes collègues n'aient pas bien compris ce petit changement. Les nouveaux commissaires ne sont autorisés à exercer leur pouvoir d'expropriation que dans le contexte du balisage. Cette disposition les autorise à installer des balises non-directionnelles dans l'eau. C'est tout. Ils ne sont pas habilités à exproprier des biens privés ou publics pour agrandir

[Text]

airport, or indeed for any other purpose having to do with the airport.

Finally, I want to comment—and this is not, Madam Chairman, I admit at the outset, relevant to the interjection that has been made—that while we are talking about the prevention of jet aircraft coming into Toronto Island Airport, I think we are using a misnomer here. It would be my point to go back to the Standing Committee on Transport and seek a policy change. What we are really talking about here is sound levels. That is what my colleagues are concerned about, and in that I sympathize with them.

The term “jet” is changing. If anyone keeps up to date on modern technology, as I attempt to do, you would know that the jet engine we now know, the pure jet, the turbo-thrust engine, is on its way out, and the scimitar-bladed, eight- and twelve-bladed propeller driven by a jet engine, is the way things are going. When props back in the 1960s were really going as fast as they could go, the tips of the propellers—I say this only to tell you exactly what is happening—were going ultrasonic. They could not go any faster. As a result, aircraft at that point were stopped at about 400 miles per hour. That is when the pure jet came into being. Now, with scimitar blades, and with as many as twelve separate blades being driven from one shaft, they are getting up to 30% better horsepower. The tips of the blades are not supersonic, and the aircraft is moving through the air at exactly the same speed as what we understand to be a pure jet engine.

So we have to look at our terminology. This is not the place—and this brings me back to the point—to do it justice. This is not the place to deal with these other, extraneous items. This is the place where we deal strictly with this piece of legislation. Having dealt with that, we can take these other concerns, as I will mine, to the Standing Committee on Transport and we can let them start moving policy towards the Minister.

Mr. Caccia: Given, but not accepting, the premise that this committee under this legislative process, as indicated by Mr. Ellis, should hear witnesses on amendments only, which I do not accept as the only reasoning for hearing witnesses, I would like to bring to your attention, Madam Chairman, that we have amendments by the Corporation of the City of Toronto in a letter addressed by courier to the Legal Branch, Department of Transport—it is not addressed to you, but it is dated October 17, 1985—in which the City of Toronto requests two amendments. They are described as technical and minor in the letter. To me, however, they do not seem to be technical and minor. Therefore, for that reason alone, if we were to accept the reasoning by Mr. Ellis we should be hearing witnesses on these two amendments.

• 1140

More importantly, Madam Chairman, I do reject this strange theology that is being advanced today to the effect that once you have given second reading approval the role of this committee is to be very narrow. I do not understand that kind of reasoning. In second reading you discuss the principle. In my intervention I indicated the necessity of a process of

[Translation]

l'aéroport ou pour toute autre raison ayant trait aux activités de l'aéroport.

Et enfin, madame la présidente, j'ai encore une dernière chose à dire qui n'a pas peut-être trait au sujet à l'étude. À mon avis, on fait fausse route quand on parle d'interdire l'accès de l'aéroport de l'Île-de-Toronto aux aéronefs à réaction. Il vaudrait peut-être mieux demander au comité permanent des transports d'apporter une modification à sa politique. En effet, toutes les appréhensions concernent plutôt le bruit. C'est cet aspect qui préoccupe mes collègues le plus et je partage leur inquiétude.

La technologie des aéronefs à réaction change énormément. Ceux qui comme moi essaient de se tenir à jour savent que les moteurs à réaction classiques, les turbo-propulseurs sont en voie d'être remplacés par des moteurs à réaction à 8 ou 12 pales en forme de cimeterre. Au cours des années 1960, quand les turbo-propulseurs ont atteint leur vitesse maximale, le bout des pales dépassait la vitesse du son. Les moteurs ne pouvaient pas tourner plus vite. Je vous explique tout simplement la situation. Par conséquent, les aéronefs se sont trouvés limités à 400 milles à l'heure. C'est alors que les véritables aéronefs à réaction ont vu le jour. Avec ces nouvelles pales en forme de cimeterre dont 12 peuvent se monter sur un même arbre, on augmente de quelque 30 p. 100 la puissance. Les bouts des pales ne dépassent pas la vitesse du son et l'aéronef se déplace à la même vitesse exactement qu'un aéronef à réaction classique.

Il faut donc tenir compte de la terminologie. Et ce n'est pas ici l'endroit approprié pour le faire. Cela me ramène donc à mon sujet. Nous ne sommes pas ici pour régler ces autres problèmes extérieurs. Nous avons été chargés de nous pencher uniquement sur ce texte de loi. Cela fait, nous pourrions transmettre nos autres préoccupations, et j'ai bien l'intention de le faire, au comité permanent des transports qui à son tour pourra proposer une nouvelle politique au ministre.

M. Caccia: Si M. Ellis a raison et que l'on part du principe que le comité, dans le cadre du processus législatif, n'est habilité à entendre des témoins qu'en cas d'amendements, et je ne partage pas cet avis, je tiens à attirer votre attention, madame la présidente, sur le fait que la municipalité de Toronto a fait parvenir par messenger une demande d'amendement au ministère des Transports. Cette lettre ne vous était pas adressée. Elle a été envoyée le 17 octobre, 1985. Dans sa lettre, la municipalité de Toronto demande deux petits amendements d'angle technique. Mais je ne trouve pas personnellement qu'ils soient petits et techniques. Mais si nous acceptons le principe que M. Ellis a décrit tout à l'heure, il nous faudrait entendre des témoins au sujet de ces amendements.

Qui plus est, madame la présidente, je n'accepte pas du tout le principe dont on a parlé aujourd'hui selon lequel du Comité doit être strictement limité une fois le projet de loi adopté en deuxième lecture. Je ne comprends pas du tout cette logique. On discute du principe en deuxième lecture. A la page 7344 du *Hansard* de ce jour-là, j'ai parlé de l'opportunité pour le

[Texte]

consultation to be launched by the committee to permit local consultations on page 7344 of *Hansard* of that day. The legislative process is always strengthened and improved by way of witnesses.

So what is emerging here as a notion in this committee for reasoning in favour of not hearing witnesses, that we do not believe in consultations any more, that the legislative committees are to close down to the input that may come from a community... Would Mr. Ellis deny witnesses on a bill of this nature if it were to have a serious impact in planning terms on his city?

Mr. Forrestall: You are getting carried away, Charlie. Stop using it as a platform.

Mr. Caccia: I am just making my point, and I think you understand it. I am sure any other member of this committee would feel as strongly as we do on the matter of...

La présidente: Monsieur Caccia! Tout à l'heure, je vous ai...

Mr. Caccia:—opening up the committee to witnesses.

La présidente:... s'il vous plaît. Vous reparez exactement de la même chose. Tout à l'heure, je vous ai dit que nous devons attendre d'être tous réunis pour décider si nous devons entendre d'autres témoins ou nous déplacer. Nous avons le pouvoir d'entendre notre témoin ce matin...

Mr. Caccia: I am sorry, Madam Chairman. My point of order is related to the fact that Mr. Ellis has made a point to say that if there are amendments witnesses could be heard. There are amendments before you by way of a letter by the Corporation of the City of Toronto. I am developing that argument in favour of opening up the process, not today—evidently we have witnesses and we will hear them, of course—but at subsequent meetings, so that we have the opportunity of hearing witnesses whose views may be different from that of the Department of Transport. Do you not think that is reasonable?

La présidente: Monsieur Caccia, c'est le pouvoir du Comité, quand il est réuni avec tous ses membres—avec le quorum—, de prendre cette décision. Cela n'appartient pas au président tout seul ni...

Mr. Caccia: Which decision?

La présidente:... au Comité d'entendre des témoins supplémentaires.

Mr. Caccia: To hear them.

La présidente: Ce que vous avez demandé; de votre demande.

Mr. Caccia: So you are telling me that we will hear additional witnesses.

La présidente: C'est le Comité qui décide si nous devons entendre des témoins supplémentaires. Et cela se décide quand nous avons le quorum, quand tous les membres sont présents.

[Traduction]

Comité de se lancer dans un processus de consultation. Les témoins ne peuvent que renforcer le processus législatif.

Or, si j'ai bien compris les interventions faites jusqu'à maintenant, il semble que ce Comité n'ait plus envie d'entendre des témoins, qui ne croient plus aux consultations et que les comités législatifs en général peuvent refuser l'apport de la collectivité... M. Ellis refuserait-il d'entendre des témoins dans le cadre d'un projet de loi susceptible d'avoir une incidence considérable sur les activités de planification de sa ville d'origine?

M. Forrestall: Vous vous emballez, Charlie. N'en faites pas une affaire d'État.

M. Caccia: J'essaye simplement de faire valoir mon point de vue et je suis certain que vous me comprenez. Je suis persuadé que les autres membres du Comité partagent notre avis pour ce qui concerne...

The Chairman: Mr. Caccia! I asked you before...

M. Caccia:... le fait de recevoir des témoins.

The Chairman:... please. You are repeating exactly the same thing. I told you earlier that we had to wait until everyone was here to decide whether we could hear other witnesses or hold hearings elsewhere. We can hear this morning's witness...

M. Caccia: Je m'excuse, madame la présidente. Mon rappel au Règlement a trait à la déclaration de M. Ellis qui prétend que les témoins ne peuvent être entendus qu'en cas d'amendements. Et moi je vous informe que la municipalité de Toronto vous a transmis des amendements par écrit. J'insiste beaucoup là-dessus parce que je veux que nous puissions entendre des témoins qui ne partagent pas nécessairement l'avis des représentants du ministère des Transports. Je ne dis pas nécessairement pour aujourd'hui parce que nous avons déjà des témoins à entendre et nous le ferons. Vous ne trouvez pas ma demande raisonnable?

The Chairman: Mr. Caccia, the committee can make that kind of decision when all the members are present, at least when we have a quorum. The chairman may not, all by himself or herself, nor...

M. Caccia: De quelle décision parlez-vous?

The Chairman:... for the committee to hear additional witnesses.

M. Caccia: Pour les entendre.

The Chairman: That is what you asked, I am talking about your request.

M. Caccia: Vous me dites donc que nous allons entendre des témoins supplémentaires.

The Chairman: It is up to the committee to decide whether we will hear additional witnesses. And that decision can only be made with a quorum when all members are present.

[Text]

Mr. Caccia: Fine. Well now we have a quorum, I would imagine.

La présidente: Non, pas encore; il est de 11 personnes. Il y a M. Young qui a demandé la parole et, ensuite MM. Forrestall et Ellis.

Monsieur Young.

Mr. Young: Very briefly as to what Mr. Ellis said about your concern about sound levels and noise levels, that is not the primary concern. The other concern is what effect it would have on downtown Toronto and transportation modes. I think I accept what you are suggesting, Madam Chairperson, and that is that the committee does have the right to decide whether or not to call witnesses. That also is my . . .

La présidente: Le pouvoir, le pouvoir, le pouvoir.

Mr. Young: Yes. Well, that seems to be a bit different from what Mr. Ellis was arguing, and if that is the ruling of the Chair, then that is quite acceptable to me. Then it is up to Mr. Caccia and me and others to persuade the majority of the committee members to call witnesses.

• 1145

Mr. Caccia: On a point of order, Madam Chairman, if a quorum is required and we never get a quorum, we will never be able to decide on witnesses evidently. Usually the question of witnesses is decided by a steering committee. I would urge you to call a steering committee and to give to the steering committee the decision-making power on calling on witnesses. Otherwise, we will be here for 100 years hoping that a quorum will materialize.

Mr. Young: On the same point, Madam Chairman, it would require a quorum to pass this bill or to go to clause-by-clause. If we never have a quorum, it will not particularly bother me if this bill dies for the lack of a quorum. I would much rather have my arguments with the majority on the committee than the majority on a steering committee. At least our arguments are on the public record, Madam Chairman.

La présidente: Lors de la dernière réunion de notre Comité directeur, nous avons décidé de prendre des décisions à cette réunion-ci, dès maintenant. Il était entendu aussi que nous entendrions le secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Il est ici, il a quelque chose à nous dire et, si au moins quatre personnes assistent à la réunion du Comité, on peut entendre le témoin.

Je donne la parole à M. Forrestall, puisqu'il me l'a demandée, et ensuite à M. Ellis.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I know we have witnesses; I see them and I apologize to them. But this is an important matter that you, as the chairman, have to regulate. We are asking for a decision or a way of thrashing out in a full committee the question of witnesses, because that is important.

[Translation]

M. Caccia: Très bien. Je suppose que nous avons maintenant le quorum.

The Chairman: No, not yet. The quorum is 11 members. Mr. Young asked for the floor and he will be followed by Mr. Forrestall and Mr. Ellis.

Mr. Young.

M. Young: J'ai quelques brèves observations à faire au sujet de ce que M. Ellis a dit concernant votre appréhension relativement au bruit. Vous savez, ce n'est pas le souci principal. En effet, d'aucuns se préoccupent de l'incidence que cette décision aurait sur le centre-ville de Toronto et sur les moyens de transport. Je suis d'accord avec vous, madame la présidente. J'estime en effet que le Comité a le droit de décider de convoquer des témoins. C'est aussi ce que . . .

The Chairman: The right, the right, the right.

M. Young: Oui, mais je pense que c'est un peut différent du point de vue de M. Ellis. Mais si le président en a ainsi décidé, je suis d'accord. Il nous appartiendra alors à M. Caccia, moi-même et d'autres encore de convaincre la majorité des membres du Comité de l'opportunité de convoquer des témoins.

M. Caccia: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. S'il faut le quorum pour que le Comité prenne une décision, et que nous ne l'ayons jamais, nous ne pourrions pas entendre de témoins. C'est habituellement le Comité de direction qui tranche la question des témoins. Je vous exhorte donc à convoquer une réunion de Comité de direction et à habiliter ce dernier à prendre cette décision concernant les témoins. Je crains en effet que nous ne passions les cent prochaines années à attendre le quorum.

M. Young: Madame la présidente, j'ai quelque chose à ajouter sur le même sujet. Est-ce que cela veut dire que nous avons besoin du quorum pour adopter le projet de loi ou pour faire notre étude article par article? Je ne serais pas trop triste que le projet de loi tombe à l'eau parce que nous n'avons pas le quorum. Je préfère me faire entendre par la majorité du Comité que par la majorité du Comité de direction. En effet, madame la présidente, nos interventions sont consignées au compte rendu et donc publiques.

The Chairman: At our last meeting of the steering committee, we decided to wait until this meeting to make these decisions. We also agreed to hear the Parliamentary Secretary of the Minister of Transport. He is here today and he has something to tell us and witnesses may be heard when at least four members of the committee are in attendance.

I will now give the floor to Mr. Forrestall, who asked for it, followed by Mr. Ellis.

M. Caccia: Madame la présidente, je sais que nous avons des témoins, je les vois et je tiens à m'excuser auprès d'eux. Mais c'est une question très importante que vous êtes appelée à trancher en votre qualité de présidente. Nous vous demandons de prendre une décision ou de trouver le moyen de régler cette

[Texte]

If you are telling me you will produce a quorum to discuss fully the question of witnesses at the next meeting, fine. That is a reasonable answer, since today it does not seem to be possible. But let us not just sweep it under the rug, because to us it is important; it is our city.

La présidente: Monsieur Caccia, nous sommes censés avoir quorum dans quelques minutes. M. Forrestall m'a demandé la parole, et je la lui donne maintenant.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, I wanted only to make a correction for the record's sake just at this point. The amendments are not substantive. In the interpretation section, clause 2, subclause (1), it simply deletes what I am sure is an offensive word, "extend". The second amendment is to change in subclause 5.(2) a file number from 117246 to 117247. That is the extent of the amendments and I think it would be difficult to consider them substantive.

I will just make that one intervention at this time.

La présidente: Monsieur Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I do not know why the witness is getting involved in this, but that is exactly what I wanted to say. What the witness did not say is that the two amendments are indeed minor, the changing of one word and the changing of one number, which while they are relevant to the bill, in no way do they change the detail. But I want to go a step further and say, one, that I did not say we could not have witnesses. If there are substantive areas of change, then there may well be witnesses. But in this particular bill, the City of Toronto has sent a letter that says, and I quote:

That City Council communicate to the Parliament of Canada its support for the enactment of Bill C-76 subject to two minor technical amendments.

That is from the letter from the City of Toronto. It seems to me, Madam Chairman, that we should go on and hear the witness and move on rather quickly. I think what my two good friends are bringing up is irrelevant to this bill at this time.

• 1150

Mr. Caccia: Madam Chairman, I have to reply to that intervention, which reopens the question of witnesses. I thought it had been concluded as a tacit understanding that when we reach a quorum we will go into the matter of witnesses. Mr. Ellis is now arguing that we should not hear witnesses, because in his opinion a resolution by the City of Toronto means that everybody agrees with the City of Toronto. That is not so. If he does not know that a city council decision does not always reflect the will of the population, I do not know where he has been until now.

[Traduction]

question des témoins en Comité parce qu'elle est très importante. Si vous êtes en mesure de m'assurer qu'il y aura quorum à la prochaine réunion et que nous pourrions alors discuter pleinement de cette question des témoins, d'accord. C'est une réponse raisonnable puisqu'il semble que ce ne soit pas possible aujourd'hui. Mais il ne faudrait pas que nous mettions cette question de côté parce qu'elle est très importante pour nous. Après tout, il s'agit de notre ville.

The Chairman: Mr. Caccia, we are supposed to have the quorum in a few minutes. Mr. Forrestall asked for the floor and I now give it to him.

M. Forrestall: Madame la présidente, je voudrais corriger une petite erreur aux fins du compte-rendu. Il ne s'agit pas d'amendements de fond. On nous demande simplement de supprimer au paragraphe (1) de l'article 2, la disposition d'interprétation, le mot «extension» que l'on trouve un peu trop choquant. Le deuxième amendement consiste à corriger le numéro de dossier qui figure au paragraphe 5(2). Il devrait en effet être question de 117247 et non pas de 117246. Ce sont là les deux amendements dont il est question et je doute que l'on puisse parler d'amendements de fond.

C'est tout ce que j'ai à dire.

The Chairman: Mr. Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je ne comprends pas que le témoin intervienne, mais c'est exactement ce que je voulais dire. Il a cependant omis de dire que ces deux amendements visent de très petits changements, l'un à un mot et l'autre à un chiffre, et que même s'ils sont assez importants dans le contexte du projet de loi, ils n'en changent pas du tout la nature. Je tiens aussi à préciser que je n'ai jamais dit que nous ne pouvions pas entendre de témoins. On peut très bien inviter des témoins à comparaître si des changements de fond s'imposent. Cependant, la municipalité de Toronto dit dans sa lettre, et je cite:

Le conseil municipal appuie l'adoption du Bill C-76 par le Parlement canadien sous réserve de deux petits amendements d'ordre technique.

C'est un extrait de la lettre de la municipalité de Toronto. Je trouve, madame la présidente, que nous devrions maintenant entendre notre témoin et commencer notre réunion. A mon avis, les questions que mes deux bons amis soulèvent n'ont rien à voir avec ce projet de loi en ce moment.

M. Caccia: Madame la présidente, je dois répondre à cette intervention puisqu'elle ramène la question des témoins sur le tapis. J'avais l'impression qu'il était entendu que nous réglerions cette affaire de témoins dès que nous aurions le quorum. Mais M. Ellis prétend maintenant que nous ne devons pas entendre de témoins parce qu'il est d'avis qu'une résolution de la municipalité de Toronto veut dire que tout le monde est d'accord avec la municipalité de Toronto. Mais ce n'est pas le cas. S'il ignore encore qu'une décision du conseil municipal ne reflète pas nécessairement l'avis de la population, je me demande où il était jusqu'à maintenant.

[Text]

Mr. Ellis: It did when I was mayor of a city for many, many years . . .

Mr. Caccia: It is an illusion to believe that. Madam Chairman, I know you want to hear the witnesses. I do not want to hold up the meeting unnecessarily if the witnesses are ready to speak. I suppose they have to make a presentation. I suppose we will have questions to ask of them. I suppose you, as you have indicated—if a quorum materializes today, and if not, at our next meeting—will put the whole question of witnesses on the agenda. Can I have your assurance to that effect? Then I will shut up.

La présidente: C'est ça.

Mr. Caccia: Thank you.

La présidente: M. Mike Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Il est accompagné par John T. Howard, agent de projets spéciaux et par Bruce Stockfish.

A vous monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci beaucoup, madame la présidente.

As we go through it and during the question period, which will follow, many of the concerns of Mr. Caccia and Mr. Young and others will I trust be allayed. The remarks I will put on the record for the benefit of the members are virtually the same comments made by the Minister when the matter was introduced in the House of Commons and addressed. I will abbreviate them to some extent, but for those who might want to refer, the essence of them are contained in *Hansard*.

Toronto Island Airport is, as we all know, situated in the Toronto Harbour area, about two miles from city hall, on land owned by the Toronto Harbour Commissioners, the City of Toronto and the federal government. The airport is a designated reliever airport for Pearson International. It serves a large general aviation community and several commercial aviation enterprises, and is the Toronto terminus for a highly successful DASH-7 and DASH-8 commuter air service.

As we know from the record, in 1984-85 over 156,000 aircraft and a total of almost 47,000 passengers landed or took off from this airport. Madam Chairman, by the end of the decade these figures are expected to rise to over 200,000 aircraft and over 200,000 passengers. It was in recognition of the importance of Toronto Island Airport to the Toronto area aviation system that the federal government entered into a 50-year lease agreement in June 1983 with the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners. In signing this lease agreement, the federal government has ensured that Toronto Island Airport will continue as an important airport in the Toronto area for general aviation and STOL purposes.

Perhaps some of the background might be helpful to the members. As way of background for the proposed amendments, the island airport, until June 30, 1983, owed its

[Translation]

M. Ellis: C'était le cas quand j'étais maire il y a bien bien des années . . .

M. Caccia: C'est une illusion que de le croire. Madame la présidente, je sais que vous voulez entendre des témoins. Je ne veux pas retarder cette réunion inutilement si les témoins sont prêts à prendre la parole. Je présume qu'ils ont une déclaration préliminaire à faire. Je suppose également que nous aurons des questions à leur poser. Et je pense bien que vous allez soumettre cette question des témoins au Comité si nous finissons par avoir le quorum. Dans la négative, nous pourrions toujours décider à notre prochaine réunion. Puis-je avoir votre engagement en ce sens? Je vous promets de ne plus rien dire après.

The Chairman: That is it.

M. Caccia: Merci.

The Chairman: Mr. Mike Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. He is accompanied by John T. Howard, special projects officer and Bruce Stockfish.

You have the floor, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you very much, Madam Chairman.

J'ai l'impression que ma déclaration préliminaire et les réponses que nous fournirons tout à l'heure à vos questions soulageront vos inquiétudes. Ce que j'ai à vous dire revient essentiellement à la déclaration que le Ministre a fait lorsque cette affaire a été débattue en Chambre. Je serai donc bref mais ceux qui veulent en savoir plus long pourront toujours consulter le *Hansard*.

Comme chacun sait, l'aéroport de l'île de Toronto est situé dans la région du Havre de Toronto à quelque deux villes de l'hôtel de ville sur des terres qui appartiennent aux commissaires du Havre de Toronto, à la municipalité de Toronto et au gouvernement fédéral. L'aéroport sert à accueillir les surplus de l'aéroport international Pearson. Il dessert une collectivité aérienne générale assez vaste ainsi que plusieurs entreprises aériennes commerciales. Cet aéroport sert de terminus à Toronto pour les services de navettes aériennes Dash-7 et Dash-8 qui connaissent un énorme succès.

Vous pouvez constater d'après les données à notre disposition que, en 1984-1985, plus de 156,000 aéronefs ont utilisé cet aéroport qui a desservi près de 47,000 passagers. Madame la présidente, d'ici la fin de la décennie, on s'attend à ce que plus de 2,000 aéronefs utilisent cet aéroport qui desservira alors plus de 200,000 passagers. C'est pourquoi le gouvernement fédéral a conclu en 1983 un bail de 50 ans avec la municipalité de Toronto et les commissaires du Havre de Toronto. Le gouvernement fédéral reconnaissait en effet l'importance de cet aéroport pour le réseau de transport aérien de Toronto. Avec cet accord, le gouvernement fédéral garantissait que l'aéroport de l'île de Toronto continuerait à jouer un rôle important pour la région de Toronto tant pour ce qui concerne les services d'aviation en général que pour les services d'ADAC.

Il serait peut-être utile de fournir quelques données historiques aux membres du Comité. Sachez, pour vous aider à comprendre les projets d'amendements, que l'aéroport de l'île

[Texte]

existence to a lease agreement between the Toronto Harbour Commissioners and the City of Toronto. The lease expired on that date, and in the absence of a new agreement the airport could have been closed, causing severe congestion problems for other airports in the Toronto area, particularly Pearson International.

Negotiations for a new agreement for the airport were long and protracted, primarily because of the environmental concerns of the City of Toronto with respect to air operations that will be allowed at the airport.

• 1155

Through the patience and understanding of all parties, a new lease was successfully negotiated that ensured continued use of the site for airport purposes. It contains very certain conditions, however, requested by the city to address these very environmental concerns with respect to operations of the airport and the need to preserve the integrity of the neighbouring parklands.

The former Minister of Transport, on behalf of the federal government, agreed to recommend to Parliament amendments to the Toronto Harbour Commissioners Act to give effect to these conditions. Here I think it will be of interest to the committee, and I hope in a sense will go some distance to removing some of the concerns.

Specifically, the city insisted that all jet aircraft and aircraft generating excessive noise as defined in the lease—and these are very clearly set out—be prohibited from operating at the airport as a prerequisite to the city agreeing to enter into a long-term lease. The amendments before the committee are designed to provide statutory authority to allow the Toronto Harbour Commissioners to make by-laws to prohibit jet-powered aircraft and aircraft generating excessive noise.

I might just refer the committee to special conditions that are in fact set forth in the lease. Clause 14 is entitled "Special conditions":

The Lessee shall not construct or permit to be constructed additional runways or extensions to existing runways on the island airport, not construct or permit to be constructed a bridge or vehicle or tunnel providing access between the mainland and the Island, not expand or permit to be expanded the lands comprising the Island Airport beyond the present land area, not permit jet-powered aircraft to operate to and from the Island Airport with the exceptions of medical evacuations and other emergency requirements and during the period of the Canadian National Exhibition when it is necessary for the safe and proper staging of the air show, not permit aircraft generating excessive noise to operate to and from the Island Airport

Again, not just jets cause noise; other planes do too—except under those same conditions, medical evacuations and special

[Traduction]

de Toronto existait, jusqu'au 30 juin 1983, grâce à un bail entre les commissaires du Havre de Toronto et la municipalité de Toronto. Le bail a expiré ce jour-là et à défaut d'un nouvel accord, l'aéroport aurait pu être fermé ce qui aurait entraîné des problèmes d'embouteillages graves dans les autres aéroports de la région de Toronto, et surtout à l'aéroport international Pearson.

Les négociations devant aboutir à un nouvel accord pour l'aéroport ont été très longues et compliquées surtout à cause des inquiétudes de la municipalité de Toronto pour ce qui concerne les dommages que les activités aériennes autorisées à l'aéroport étaient susceptibles d'entraîner pour l'environnement.

Toutes les parties intéressées ayant fait preuve de beaucoup de patience et de compréhension, elles ont réussi à négocier un nouveau bail qui permettrait de continuer d'utiliser les installations de l'aéroport. Le bail contenait cependant à la demande de la municipalité des conditions très précises pour ce qui concerne l'incidence des activités aériennes sur l'environnement et la nécessité de protéger l'intégrité des parcs limitrophes.

L'ancien ministre des Transports s'était engagé au nom du gouvernement fédéral à recommander au Parlement des amendements à la Loi sur les commissaires du havre de Toronto pour que ces conditions soient mises en oeuvre. J'espère que ces quelques renseignements vous seront utiles et serviront à réduire certaines vos appréhensions.

Avant d'accepter de conclure un bail à long terme, la municipalité avait exigé que tous les aéronefs à réaction ainsi que tous les aéronefs faisant beaucoup de bruit selon la définition explicite du bail se voient interdire l'accès de l'aéroport. Les amendements qui ont été déposés au Comité ont donc pour but de fournir les pouvoirs statutaires nécessaires pour permettre aux commissaires du havre de Toronto d'établir un règlement municipal visant à interdire les aéronefs à réaction et les aéronefs faisant beaucoup de bruit.

Je tiens à attirer l'attention des membres du Comité sur les conditions spéciales que l'on retrouve dans le bail. L'article 14 a pour titre «Conditions spéciales»:

Le locataire ne doit pas construire ni ne doit autoriser la construction de pistes d'atterrissage supplémentaires ou d'ajouts aux pistes d'atterrissage existantes de l'aéroport des îles, ni ne doit construire ni autoriser la construction d'un pont, d'un véhicule ou d'un tunnel entre les îles et la terre ferme ni ne doit élargir ni autoriser l'élargissement des terres de l'aéroport des îles au delà de la superficie existante ni ne doit autoriser les aéronefs à réaction à utiliser l'aéroport des îles à l'exception des urgences médicales ou autres et pendant l'Exposition nationale du Canada pour assurer la sécurité du spectacle aérien ni ne doit autoriser les aéronefs faisant beaucoup de bruit à utiliser l'aéroport des îles.

Vous savez, il n'y a pas que les aéronefs à réaction qui font du bruit. D'autres aéronefs en font aussi. Mais ces mêmes conditions prévoient bien sûr les urgences médicales et les

[Text]

events such as the Canadian National Exhibition, and of course under every circumstance for emergency purposes.

The special conditions go on for several pages. The point in citing those few is clearly to indicate to the committee that the concerns raised by Mr. Caccia and Mr. Young and others have in fact been met.

It should be noted that the amendments before us are designed primarily to provide statutory authority to allow the Toronto Harbour Commissioners to make these very by-laws. They as well provide for a maximum fine of \$25,000 for violations upon summary conviction.

It should be noted that although the proposed amendments appear to give discretionary power to the Toronto Harbour Commissioners to make the above referenced by-laws, under the terms of the lease agreement for Toronto Island Airport the operator of the airport is obligated under subsection 15.(2) of the lease to make these by-laws and strictly to enforce them.

Presumably the former Minister of Transport and the present Minister of Transport would not have proceeded with these amendments had they not been satisfied that the authority to oblige is built into the act.

At present, under section 7 of the Toronto Harbour Commissioners Act of 1911 the island airport is operated by the Toronto Harbour Commissioners on behalf of the City of Toronto. It is important to note that the city no longer wishes to be involved in the operation of the airport and wants to be indemnified against any financial and legal liability for the airport.

• 1200

Accordingly, an amendment is proposed to allow the Toronto Harbour Commissioners to operate the airport on its own behalf, or, following agreement, between the commissioners and the Minister of Transport on behalf of Transport Canada.

It is intended that the harbour commissioners would in future operate the airport on behalf of Transport Canada. This would not increase the federal government's expenditure because Transport Canada already funds all operating deficits and capital expenditure incurred by the activities at the island airport.

An additional amendment is also proposed concerning appointment of commissioners by the City of Toronto to the Toronto Harbour Commissioners. This is just simply to bring the acts in line with other acts.

Finally, perhaps because it is part of the record, the opportunity is afforded as well with these amendments to render the Toronto Harbour Commissioners Act consistent with the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

In closing, Madam Chairperson, these amendments are being put forth to fulfil the obligation to the federal govern-

[Translation]

événements spéciaux comme l'Exposition nationale du Canada et d'autres urgences.

Ces conditions spéciales couvrent plusieurs pages. J'en ai cité quelques-unes pour montrer au Comité qu'on avait déjà tenu compte des appréhensions de MM. Caccia et Young.

Il convient de signaler ici que les amendements dont nous sommes saisis ont pour but premier de fournir les pouvoirs statutaires nécessaires pour permettre aux commissaires du havre de Toronto d'établir ces règlements municipaux. Ces amendements prévoient également une amende maximum de 25,000\$ pour violations sur procédure sommaire.

Il convient toutefois de signaler que même si les projets d'amendement semblent accorder les pouvoirs discrétionnaires nécessaires aux commissaires du havre de Toronto pour établir les règlements susmentionnés, le bail qui lie l'aéroport des îles de Toronto oblige l'administrateur de l'aéroport en vertu du paragraphe 15(2) d'établir ces règlements et de voir à leur exécution.

À mon avis, l'ancien et le présent ministres des Transports n'auraient pas déposé ces amendements s'ils n'avaient estimé que ces pouvoirs existaient déjà dans la loi.

L'article 7 de la Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto prévoit que ce sont les commissaires du havre de Toronto au nom de la municipalité de Toronto qui sont responsables de l'administration de l'aéroport des îles. Il est important de noter que la ville ne souhaite plus participer à l'exploitation de l'aéroport et qu'elle veut refuser toute responsabilité, financière et juridique, en ce qui concerne l'aéroport.

Par conséquent, on a proposé un amendement qui permettrait aux commissaires du havre de Toronto d'exploiter l'aéroport pour le compte de l'aéroport lui-même ou, moyennant entente entre les commissaires et le ministre des Transports, pour le compte de Transports Canada.

A l'avenir, il est prévu que les commissaires du havre exploiteront l'aéroport pour le compte de Transports Canada. Cela n'augmenterait pas le niveau des dépenses fédérales parce que Transports Canada finance déjà tous les déficits d'exploitation et les dépenses d'immobilisation résultant des activités menées à l'aéroport des îles de Toronto.

On a également proposé un autre amendement concernant la nomination, par la ville de Toronto, des commissaires du havre de Toronto. Cet amendement a pour objet tout simplement de rendre les modalités de nomination conformes à celles d'autres lois.

Enfin, il convient de signaler que ces amendements, ainsi que d'autres, rendent la Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto conformes à la Charte canadienne des droits et libertés.

Pour terminer, madame la présidente, ces amendements sont proposés afin que le gouvernement fédéral puisse exécuter ses

[Texte]

ment under the lease agreement for Toronto Island Airport. They are fundamental to implementing specific terms of the lease. They have been developed in consultation with the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners, and have their full support.

The signing, as I indicated in the beginning, of a long-term lease has ensured the continued use of the airport for general aviation and STOL purposes. This in turn has benefited users of the general air transport system in southern Ontario and has had and will continue to have a favourable impact on the economic welfare of the downtown Toronto area.

I appreciate the opportunity to make these few brief remarks. I am now in the hands of the committee. I have with me two experts who can shed light on concerns or questions you may have with respect to the details of the amendments or the lease itself.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Thank you, Madam Chairperson. Would the witness please tell us how many of the 156,000 landings and take-offs of aircraft are for the purposes of teaching the skill of flying?

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, I am sorry I cannot give you that detail. If we have the information, we will certainly communicate it to you now or see that you have it as soon as possible.

Mr. John Howard (Director of Policy Planning, Department of Transport): I am afraid I would not have the exact numbers. A substantial amount of the increase in the traffic coming into the island airport during the last two years has been due to the STOL services and the growth in commercial aviation traffic. But still the overwhelming majority of the traffic at the island airport is flying clubs and what we consider general aviation.

Mr. Caccia: So would you then conclude that the majority of the 156,000 flights represents flying clubs and flying schools and the like and that the figure is therefore rather inflated as it relates to real hard-core commercial flights?

Mr. Forrestall: Yes, I think that would be correct. Since perhaps it might be more precise if we get the correct ratios between the touch-and-go experiences...

Mr. Caccia: Right.

Mr. Forrestall:—in learning to fly as opposed to the general commercial, we will attempt to get that for you, Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Touch-and-go is a very...

La présidente: On a maintenant quorum. Pouvons-nous décider tout de suite si nous allons entendre plus de témoins, comme vous en avez fait la demande tout à l'heure, monsieur Caccia? Devons-nous voter maintenant là-dessus ou poursuivre les questions?

Monsieur Young.

[Traduction]

obligations aux termes du contrat-bail concernant l'aéroport des îles de Toronto. Ces amendements sont essentiels à l'exécution des dispositions du bail et ils ont été élaborés de concert avec la ville de Toronto et les commissaires du havre de Toronto, qui les ont appuyés sans réserve.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la signature d'un bail à long terme permettra aux autorités aéroportuaires de continuer d'utiliser l'aéroport à des fins d'aviation générale ainsi que par les ADAC. Les services offerts sont à l'avantage des usagers du système de transport dans le sud de l'Ontario et continueront d'avoir des répercussions positives sur le bien-être économique du centre-ville de Toronto.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de faire ces quelques observations. Maintenant, je suis disposé à répondre aux questions des membres du Comité et, à cette fin, deux experts m'accompagnent, qui pourront vous en dire plus long sur les amendements et le bail.

La présidente: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Merci, madame la présidente. Les témoins pourraient-ils nous dire combien des 156,000 atterrissages et décollages servent à former les nouveaux pilotes?

M. Forrestall: Madame la présidente, malheureusement je n'ai pas ces renseignements. Si je puis me les procurer, je suis disposé à les transmettre au Comité dans les plus brefs délais.

M. John Howard (directeur de la politique et de la planification, ministère des Transports): Malheureusement, je n'ai pas les chiffres exacts. Depuis les deux dernières années, une fraction importante de l'augmentation du trafic à l'aéroport des îles est attribuable à l'instauration de services ADAC ainsi qu'à la croissance du trafic commercial dans le secteur civil. Cependant, la très grande majorité du trafic à l'aéroport des îles est attribuable aux clubs privés et à ce que nous considérons comme l'aviation générale.

M. Caccia: Seriez-vous donc d'accord pour dire que la majorité des 156,000 vols sont attribuables aux clubs et aux écoles de pilotage et que ce chiffre ne reflète pas vraiment le niveau des vols commerciaux?

M. Forrestall: Oui, je crois que c'est exact. En effet, il serait peut-être plus utile d'établir le rapport entre les vols de débutants...

M. Caccia: Exactement.

M. Forrestall: ... et les vols commerciaux, et nous allons essayer de vous transmettre ces renseignements, monsieur Caccia.

M. Caccia: Les vols de débutants...

The Chairman: We now have a quorum. Could we decide immediately whether we will hear more witnesses, as was requested a short time ago by Mr. Caccia? Should we vote on that now, or continue with questions?

Mr. Young.

[Text]

• 1205

Mr. Young: I would prefer to get some clarifications that may help us decide at the conclusion of the questioning how to proceed from that point. I would prefer to continue with the questioning.

The Chairman: Okay, continue. You have finished now, Mr. Caccia?

Mr. Caccia: The next question is to do with the meshing of ground transportation, namely VIA Rail transportation policy . . .

Mr. Forrestall: You do not want to deal with the question, I gather, because we are going to lose our quorum very quickly—if I can have an aside.

Mr. Young: No, I think the question may help to clarify whether or not we need to call witnesses, Mr. Forrestall. It is from that point of view.

Mr. Caccia: If we lose the quorum, we lose the quorum. Madam Chairman, can we have an assurance on the part of the government party that they take this committee seriously enough to stay until it adjourns? It seems to me this is normal, sound practice of attending a committee from possibly the beginning to the end.

Mr. Jourdenais: J'invoque le Règlement, s'il vous plaît.

Je ne pense pas que le député puisse nous poser des questions personnelles. Il ne peut pas nous demander si nous prenons cela au sérieux ou non.

La présidente: Merci, monsieur Jourdenais.

Mr. Caccia: If that was interpreted in a personal sense, I regret it very much. It was not intended to . . .

Mr. Jourdenais: That is the way it sounded to me.

Mr. Caccia: —offend the hon. member. It was intended to find out whether we can have consistency of presence here until we can complete the questioning and then put the other matter. If the quorum is such an elusive thing that it lasts for only 60 seconds, interfering with the normal process of asking questions of the witnesses, it makes a sham of the legislative committee. I mean, what are we here for?

So I am in your hands, Madam Chairman. I am prepared to switch to another portion and go back to that, but we are in the midst of questioning the witnesses. I would not want it to be held against me to say you did not move swiftly enough when for 60 seconds there was a quorum. I do not know whether that is a fair way of proceeding.

La présidente: Nous allons poursuivre les questions. Vous avez dix minutes, et une partie de votre temps est déjà écoulée, monsieur Caccia. Avez-vous une autre question à poser aux témoins?

Mr. Caccia: Well, yes, I have several questions, Madam Chairman.

I will now ask the second and there will be others when we go to a second round. The question has to do with the meshing.

[Translation]

M. Young: Je préfère obtenir des éclaircissements car cela pourrait nous aider à décider, une fois toutes les questions posées, comment nous allons procéder. Par conséquent, je préfère continuer avec les questions.

La présidente: Très bien, continuez. Avez-vous terminé, monsieur Caccia?

M. Caccia: Ma prochaine question concerne l'intégration du transport au sol, notamment dans le contexte de la politique de VIA Rail . . .

M. Forrestall: Si vous me permettez une question, vous voulez éviter la question parce que vous craignez de perdre le quorum sous peu. Est-ce exact?

M. Young: Non, je crois que cette question nous permettra de décider s'il faut ou non convoquer d'autres témoins. C'était là le but de la question.

M. Caccia: S'il n'y a plus quorum, tant pis. Madame la présidente, les membres représentant le Parti au pouvoir pourraient-ils s'engager à prendre au sérieux les travaux du Comité, à compter du début jusqu'à la fin des séances? Il me semble que les pratiques normales et raisonnables exigent que tous les membres du Comité assistent aux séances pendant toute leur durée.

Mr. Jourdenais: On a point of order, Madam Chairperson.

I feel the member does not have the right to ask personal questions. He has no right to ask us whether we take the committee's work seriously or not.

The Chairman: Thank you, Mr. Jourdenais.

M. Caccia: Si quelqu'un s'est senti visé personnellement, je le regrette beaucoup. Ce n'était pas là mon intention.

M. Jourdenais: C'est tout de même l'impression que vous avez donnée.

M. Caccia: Je n'ai pas voulu offusquer le député. Je voulais tout simplement savoir s'il y aurait les présences requises pour nous permettre de terminer les questions, et ensuite continuer nos travaux. Un quorum si éphémère qu'il ne dure que soixante secondes perturbe la procédure normale pendant la période des questions et transforme en comédie les travaux des comités législatifs. Pourquoi sommes-nous là?

Je m'en remets donc à vous, madame la présidente. Je suis disposé à changer de cap, mais nous sommes néanmoins en train de poser des questions aux témoins. Je ne voudrais pas qu'on me reproche d'avoir traîné les pieds, alors même que le quorum n'a duré que soixante secondes. Je ne suis pas convaincu que ce soit une façon de procéder équitable.

The Chairman: We will continue with questions. You have 10 minutes, Mr. Caccia, and you have already taken up a portion of that period. Do you have any other questions?

M. Caccia: Oui, j'ai plusieurs questions, madame la présidente.

Je poserai maintenant ma deuxième question, et demanderai la parole de nouveau pendant le deuxième tour. Ma question

[Texte]

What is the policy of the Department of Transport, if it intends to reinforce the activity of the Toronto Island Airport, to mesh that policy with the ground transportation policy by VIA Rail in the corridor? Because evidently the traffic in that corridor would be affected by increased competition on Toronto Island and increased activities there, because VIA Rail would then be competing between Windsor and Montreal with increased traffic on the island. Hence the necessity of understanding whether the Department of Transport has thought through the necessity of meshing the two activities, and if so, in whose favour.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, I might respond to that by indicating to Mr. Caccia that in fact the elusive quorum he referred to has very much to do with members of this committee also being members of the Standing Committee on Transport who are present in another part of the building for the purposes of hearing witnesses addressing themselves to the very question he is asking.

Madam Chairperson, the government's paper *Freedom to Move* is presently in front of the standing committee, as I have mentioned, and in that paper we are addressing basically a new National Transportation Act. That National Transportation Act, Madam Chairperson, will be fundamentally based on a less regulated atmosphere. It is the policy of this government to free the competitive modes, to free within the modes competition. We believe the growth in safe and efficient transportation is best achieved through open, highly competitive modes—intermodal, or however you may want to term it. We believe there should be good healthy competition in the air, on the rail, the bus, the trains and so on.

• 1210

Mr. Caccia: Mr. Chairman, I thank you for your indulgence. Please put me down for a second round of questioning.

La présidente: Parfait. Monsieur Young.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairman. I have several questions. In both Mr. Beatty's remarks in the House and those by witnesses there is a projected increase by the end of the decade in passenger movement and aircraft movement on the island. I take it that "end of the decade" means 1990, rather than ...

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Young: So in the next four years and some-odd months time, there will be an increase of some 44,000 aircraft movements and 153,000 passenger movements. Could you tell us what kind of aircraft that is projected to be, and why such a massive increase in passenger movements?

[Traduction]

concerne donc l'intégration des services. À supposer que le ministère des Transports décide de revitaliser l'activité à l'aéroport des îles de Toronto, le ministère a-t-il l'intention d'intégrer sa politique à celle de VIA Rail en matière de transport au sol dans le corridor? Il me semble évident que le trafic dans le corridor sera touché par la concurrence plus forte sur les îles de Toronto et par les activités intensifiées, du fait que VIA Rail devrait faire concurrence sur le tronçon Windsor—Montréal, par suite du trafic accru sur les îles. Il est donc nécessaire de savoir si le ministère des Transports a songé à la possibilité ou à la nécessité d'imbriquer les deux activités, et dans l'affirmative, au profit de quels transporteurs.

La présidente: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Madame la présidente, j'aimerais tout d'abord signaler à M. Caccia que le quorum éphémère dont il a parlé tient largement au fait que certains membres de ce Comité sont également membres du Comité permanent des transports et que celui-ci siège dans une autre salle et qu'il entend des témoins qui discutent en fait de la question même qu'il a posée.

Madame la présidente, le Comité permanent étudie actuellement le Livre blanc déposé par le gouvernement, intitulé *Allez sans entrave*, document qui aborde la question d'une nouvelle loi sur les transports nationaux. Madame la présidente, ce nouveau texte législatif s'inspirera essentiellement d'une philosophie de déréglementation. En effet, le gouvernement a comme politique de libérer les divers modes de transport et de favoriser la compétition entre eux. Nous croyons que la meilleure méthode pour assurer l'essor de services de transport sécuritaires et efficaces est d'encourager un système de transport ouvert avec une forte concurrence entre les divers modes, c'est-à-dire une philosophie multimodale, si vous me permettez l'expression. Nous estimons que la concurrence devrait être vigoureuse dans les divers domaines: air, rail autocar et ainsi de suite.

M. Caccia: Madame la présidente, je vous remercie d'avoir été si souple et je vous demanderais d'inscrire mon nom sur la liste pour le deuxième tour.

The Chairman: Very well. Mr. Young.

M. Young: Merci, madame la présidente. J'aimerais poser plusieurs questions. Dans les remarques faites par M. Beatty à la Chambre des communes, ainsi que dans celles faites par les témoins, il est question d'une augmentation prévue des déplacements de passagers et d'avions, sur l'île d'ici la fin de la décennie. Je suppose que «fin de la décennie» signifie 1990, plutôt que ...

M. Forrestall: Oui.

M. Young: C'est donc dire que dans les quatre années et quelques mois à venir, il y aura une augmentation de 44,000 au chapitre des mouvements d'avions et de 153,000 au chapitre des mouvements de passagers. Pourriez-vous nous dire de quel type d'aéronef il s'agit et ce qui explique une augmentation aussi grande des mouvements de passagers?

[Text]

Mr. Howard: First of all, as to the passenger increases, the island airport has never been a large terminus for air passenger service up until very recently with the advent of the STOL service last year—City Express, to be precise—and the growth of their business. The largest aircraft they are flying is the Dash 7. They also have Dash 8s in their fleet. They carry 36 and 50 passengers respectively. The growth in passengers is simply explained by the fact that these aircraft are now operating at the airport. At the same time, the aircraft movements have a lot to do with the growth in the commercial aspects of air service at the island.

Mr. Young: As a part of those projections then, do you see the island airport having a greater increase in STOL craft, Dash 7s, for example, using that airport? Is that a part of the 44,000 aircraft movement increase?

Mr. Howard: Yes, the Dash 7 is one of the aircraft that can fly into the airport under the noise restrictions set out in the lease agreement, and, also the Dash 8. They would be two of the aircraft you would expect a commercial operator would be using, because they are some of the few aircraft of that size that could operate within the noise restrictions.

Mr. Young: What number out of the 44,000 would account for an increase in the use of Dash 7s?

Mr. Howard: Sorry, the figure 44,000—

Mr. Young: There is an increase of aircraft movements by the end of the decade of some 44,000 according to what we have heard. What part of that 44,000 increase would the Dash 7 constitute?

Mr. Howard: I do not think I could answer that precisely, because these forecasts are based on overall... They are not related necessarily to a specific aircraft.

Mr. Young: I just wondered if you had the figures.

Mr. Howard: No, I do not have the figures. But clearly the operation of Dash 7s and Dash 8s out of the island airport will account for a significant portion of the increase in traffic.

Mr. Young: Thank you. I do not want to pursue that here, but if you could provide the committee with that information it would be very helpful on the projections.

Mr. Howard: Certainly.

Mr. Young: Another question I want to ask is this. Much has been made about the lease between Toronto city council, etc... If the lease specifically prohibits the use of jet aircraft at the island airport, what effect does the paragraph in Bill C-76 have, paragraph 7.1(1)(a), where it says that the Toronto Harbour Commissioners would have the right to include "by-laws prohibiting the landing or taking off of a jet-powered aircraft"?

[Translation]

M. Howard: En ce qui concerne l'augmentation des mouvements de passagers, l'aéroport des îles de Toronto n'est que depuis très récemment un terminus important pour les services-passagers, c'est-à-dire depuis l'introduction l'an dernier du service ADAC offert par *City Express*, service qui a connu un essor marqué. Les plus gros appareils de la flotte de *City Express* sont les Dash 7 et les Dash 8, qui transportent 36 et 50 passagers respectivement. L'augmentation du nombre de passagers s'explique simplement par le fait que ce service a été introduit. Par le fait même, les mouvements d'avions influent dans une large mesure sur la croissance des opérations aériennes commerciales à l'aéroport des îles.

M. Young: Vos projections indiquent-elles qu'il y aura à l'aéroport des îles une augmentation plus marquée du nombre d'ADAC, dont les Dash 7, qui utilisent l'aéroport? Est-ce que ces mouvements font partie de l'augmentation, qui se chiffre à 44,000?

M. Howard: Oui, le Dash 7 est un des appareils qui peut atterrir et décoller à l'aéroport en respectant les restrictions sur le bruit que renferme le bail. Il en va de même pour le Dash 8. Il est normal que les entreprises aériennes utilisent ces deux types d'avions, car ils sont parmi les seuls, de cette taille, qui permettent de respecter les restrictions relatives au bruit.

M. Young: Quelle fraction de l'augmentation se chiffrant à 44,000 est attribuable à l'utilisation des Dash 7?

M. Howard: Je regrette, le chiffre de 44,000...

M. Young: Vous nous avez parlé d'une augmentation des mouvements d'avions d'ici la fin du siècle se chiffrant à environ 44,000. Quelle fraction de cette augmentation est attribuable aux Dash 7?

M. Howard: Je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse exacte, car il s'agit de prévisions globales qui ne sont pas ventilées par type d'appareil.

M. Young: Je me demandais tout simplement si vous aviez ces chiffres.

M. Howard: Non, je ne les ai pas. Cependant, il est clair que les Dash 7 et les Dash 8 utilisant l'aéroport des îles de Toronto sont à l'origine d'une fraction importante de l'augmentation du trafic.

M. Young: Merci. Je ne veux pas m'attarder sur cette question, mais je me demande si vous pourriez fournir au Comité des renseignements plus détaillés sur vos projections.

M. Howard: Certainement.

M. Young: J'aimerais aussi vous poser une question au sujet du bail qu'a signé le Conseil municipal de Toronto, bail qui a suscité énormément d'intérêt. Si le bail interdit expressément l'utilisation d'aéronefs à réaction à l'aéroport des îles, quelles seront les répercussions de l'alinéa 7.1(1)a) du projet de loi C-66, alinéa qui stipule que les commissaires du havre de Toronto sont en droit d'adopter des règlements concernant «l'interdiction du décollage ou de l'atterrissage des aéronefs à réaction»?

[Texte]

• 1215

The question that is immediately raised in my mind . . . In discussing it with people in the legal profession they indicated to me that if the Toronto Harbour Commissioners chose not to pass a by-law, then jet aircraft could indeed be allowed on the island airport and the legislation would supersede the lease.

Mr. Bruce Stockfish (Legal Branch, Department of Transport): It is true that clause 7 of the bill is permissive in respect of allowing the Toronto Harbour Commissioners to prohibit, by making a by-law, the landing and taking off of jet aircraft. However, the authority is provided, by way of clause 7, for the commission to do that. It is still mandatory that jet aircraft be prohibited from taking off and landing, by virtue of the provisions of the lease.

It is not true that the Toronto Harbour Commissioners are still able to allow the landing and taking off of jet aircraft simply because they do not act in respect of passing a by-law. They must make that by-law pursuant to the provisions of the lease. Clause 7 of the bill merely gives them the authority to do that.

Mr. Young: Surely it would help clarify any concerns that people may have in their mind if the bill said that, because it certainly does not seem to at the present time.

Mr. Stockfish: I guess that is our purpose here, to clarify it for you. The bill should be read in conjunction with the lease.

Mr. Young: The other question I have is on the right to expropriation, which obviously would mean an expansion of that facility, which in turn would create pressure for changes in the downtown core to move people and goods, etc., especially when you take it in conjunction with the projected increase that there would be in aircraft movements and in passengers. It reads to me that the airport facility by 1990 is going to be expanded to quite an extent. I have a great concern about what that is going to do to downtown Toronto and to communities in the City of Toronto, specifically my own, where there is no question in my mind that it is going to create pressures for the Scarborough expressway to go into the downtown area.

Mr. Howard: If I could just answer the latter part of your question, the growth of traffic at the Toronto Island is restricted by the lease agreement. There is what we call a noise contour that is set out for the island airport included in the lease, and whenever the noise generated by traffic exceeds these noise contours the operator of the airport is obligated to restrict operations at the airport to bring them back within the noise contours. So there will not be unfettered growth of air traffic at the island. It is clearly set out in the lease the limits to that growth.

Mr. Forrestall: I might just add that in subclause 5.(2), if you have that in front of you, Mr. Young:

(2) The Commissioners shall not, except with the prior written consent of the Corporation of the City of Toronto,

[Traduction]

Lorsque j'en ai discuté avec des avocats, ils m'ont indiqué que si les commissaires du havre de Toronto décidaient de ne pas adopter un règlement en ce sens, les aéronefs à réaction pourraient effectivement utiliser l'aéroport des îles et la loi aurait préséance sur le bail.

M. Bruce Stockfish (Service du contentieux, ministère des Transports): Il est vrai que l'article 7 du projet de loi permet aux commissaires du havre de Toronto d'interdire, par biais de règlements, l'atterrissage et le décollage des aéronefs à réaction. Toutefois, aux termes de cet article, il appartient à la Commission de le faire et l'interdiction du décollage ou de l'atterrissage des aéronefs à réaction reste obligatoire, en vertu des dispositions du bail.

Il n'est pas juste de dire que les commissaires du havre de Toronto maintiennent le droit de permettre l'atterrissage et le décollage des aéronefs à réaction du seul fait qu'ils peuvent adopter un règlement. Au contraire, ils doivent adopter un règlement en conformité des dispositions du bail, pouvoir que leur donne tout simplement l'article 7 du projet de loi.

M. Young: À ce compte-là, il faudrait peut-être rassurer la population quant à l'objet du projet de loi car, dans sa forme actuelle, il semble dire le contraire.

M. Stockfish: C'est pour cette raison que nous sommes là, pour vous aider à comprendre le projet de loi, qui ne peut être isolé du bail.

M. Young: J'aimerais maintenant vous poser une question au sujet du droit d'expropriation, dans le cas bien entendu de l'expansion des installations, ce qui à son tour exercerait des pressions sur le secteur commercial où les mouvements de personnes et de marchandises seraient intensifiés, compte tenu surtout des augmentations projetées dans les mouvements d'appareils et de passagers. Tout cela me donne l'impression que l'installation aéroportuaire en question va connaître une expansion assez marquée d'ici 1990. Je suis très inquiet des répercussions d'une telle expansion sur le centre-ville de Toronto et sur les agglomérations avoisinantes, particulièrement la mienne, car selon moi, il ne fait aucun doute qu'une telle expansion rendrait plus alléchant le prolongement de l'autoroute de Scarborough jusqu'au centre-ville.

M. Howard: Pour répondre en premier à la deuxième partie de votre question, je vous dirais que la croissance du trafic à l'aéroport des îles est sujette au bail. Celui-ci renferme en effet une courbe relative aux bruits à l'aéroport des îles et lorsque le bruit produit par le trafic dépasse cette courbe, l'exploitant de l'aéroport est tenu de modifier les activités à l'aéroport pour que celles-ci respectent de nouveau la courbe. C'est donc dire que la croissance du trafic aérien à l'aéroport des îles ne sera pas une croissance effrénée. Le bail fixe des limites très claires à cet égard.

M. Forrestall: Si vous le permettez, monsieur Young, j'aimerais attirer votre attention sur le paragraphe 5.(2):

(2) Les commissaires ne peuvent, sauf consentement écrit préalable de la Ville de Toronto, exercer les pouvoirs d'expropriation visés à l'alinéa 4d) . . .

[Text]

exercise the power of expropriation described in paragraph 4.(d) . . .

Mr. Young: Yes, I saw that. My concern, and perhaps it would be better not expressed, but I will anyway, is that my experience with the Toronto Harbour Commissioners as being a democratic body listening to people has not been a very good one. I can see the Toronto Harbour Commissioners running off into left field on their own and saying, take us to court. I mean, there is a lot of concern about that, Mike. Our experience in Toronto with that body has not been a good one, and it raises a hell of a lot of concerns in people's minds. I know you cannot respond to that, I mean, it is an "iffy"—if they do something else. We have no control over that. But it is a real concern in people's minds.

Mr. Forrestall: I appreciate that.

Mr. Stockfish: I cannot comment on the practices of the Toronto Harbour Commissioners . . .

Mr. Young: I do not expect you to.

Mr. Stockfish: —but I can say that their legal powers to expropriate are limited by clause 5. You will notice in sub-clause 5.(1), as Mr. Forrestall has indicated, that the power to expropriate is tied into the rights and interests in paragraph 4.(d), which in turn relates to paragraph 4.(c). The purpose of that expropriation must be to provide "unobstructed airspace for the landing and taking off of aircraft at the Airport". So the expropriation power cannot be exercised indiscriminately; it must be for that purpose. Furthermore, with respect to the lands set out in lease agreement, the prior written consent of the City of Toronto must also be obtained.

• 1220

Mr. Caccia: That does not provide for an appeal procedure, which otherwise exists when the municipality expropriates. That is why the witnesses . . . But that is another matter.

Mr. Stockfish: The expropriation provisions of the Railway Act would apply, with all the appeal mechanisms attendant thereto.

La présidente: Le temps alloué à M. Young est terminé. Monsieur Caccia, si vous avez d'autres questions . . .

Mr. Young: I have many more questions, but I thought my time would run out, Madam Chairman.

La présidente: On pourra revenir monsieur Young. Je pourrai vous redonner la parole après monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Could you give us, in your judgment, a definition of "excessive" as it relates to noise, how that level will be described in its application?

Mr. Howard: Under terms of the lease agreement, subsection 14.(2): "aircraft generating excessive noise shall be determined by reference to the most recent ICAO"—that is,

[Translation]

M. Young: Oui, j'ai lu cette disposition, mais ce qui m'inquiète, et il vaudrait peut-être mieux me taire, mais je ne le ferai pas—c'est que les commissaires du havre de Toronto n'ont pas par le passé fait preuve d'un sens démocratique très marqué et qu'ils n'ont pas toujours été prêts à tenir compte du point de vue de la population. J'entrevois très bien que les commissaires du havre de Toronto puissent prendre une position extrême et qu'ils puissent dire aux contribuables, si vous n'êtes pas satisfaits, intéressez des poursuites. Cet organisme n'a pas toujours été favorablement disposé envers les préoccupations de la population torontoise et c'est pourquoi il est la source d'énormément d'inquiétudes. Je sais que vous ne pouvez répondre à cette question qui est hypothétique, mais je voulais néanmoins vous faire part de nos inquiétudes.

M. Forrestall: Je vous comprends très bien.

M. Stockfish: Je ne saurais me prononcer sur les pratiques adoptées par les commissaires du havre de Toronto.

M. Young: Je ne vous demandais pas de le faire.

M. Stockfish: Toutefois, je vous rappelle que ces pouvoirs d'expropriation sont restreints par l'article 5. Comme M. Forrestall l'a indiqué, le paragraphe 5.(1) stipule que le pouvoir d'exproprier est sujet aux droits et intérêts que renferme l'alinéa 4d) qui, à son tour, renvoie à l'alinéa 4c). L'expropriation doit avoir pour objet «d'assurer à l'aéroport, pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, un champ aérien libre». C'est donc dire qu'on ne peut exercer le pouvoir d'expropriation de façon arbitraire, mais plutôt uniquement à ces seules fins. En outre, il faut obtenir le consentement écrit de la ville de Toronto avant de pouvoir exproprier les terres décrites dans le bail.

M. Caccia: Oui, mais le projet de loi ne prévoit pas une procédure d'appel semblable à celle qui existe pour les expropriations municipales. C'est pourquoi le témoin . . . Enfin, c'est une question différente.

M. Stockfish: Les dispositions concernant l'expropriation que renferme la Loi sur les chemins de fer s'appliquent, de même que tous les mécanismes d'appel connexes.

The Chairman: Mr. Young, your time is up. Mr. Caccia, if you have any other questions . . .

M. Young: J'aimerais poser encore de nombreuses questions, madame la présidente, mais je craignais de ne pas avoir le temps.

The Chairman: We will come back to Mr. Young later, after Mr. Caccia has finished.

M. Caccia: Pourriez-vous nous dire ce que constitue pour vous du bruit «excessif» et comment ce principe sera appliqué?

M. Howard: L'article 14.(2) du bail stipule que le niveau de bruit excessif produit par les aéronefs sera établi en se reportant aux données les plus récentes de l'OACI—I'Organi-

[Texte]

the International Civil Aviation Authority—"listing of Aircraft Noise Data or to the Supplementary List referred to in subsection (4)". Then the lease goes on for a page and a half, indicating the noise restrictions that apply to propeller-driven aircraft not exceeding 5,700 kilograms, propeller-driven airplanes exceeding that weight, STOL aircraft. Those are the three general definitions of aircraft. So it is clearly spelled out in the lease what excessive noise is.

Mr. Caccia: Thank you. Since you are referring to the lease, can you tell us without hesitation and in no uncertain terms that in your judgment the lease will take precedence over the bill once enacted and have primacy over the bill once enacted?

Mr. Howard: As my colleague said earlier, the bill and the lease have to be read in conjunction. It certainly . . .

Mr. Caccia: I heard him, yes. It is because he said that earlier that I am asking you, because that is not a sufficiently clear solution. When we come to the powers of expropriation, which you covered a moment ago with Mr. Young, again you will have a similar problem as to which of the two takes precedence, and unless the matter is resolved very clearly by way of an amendment, which I intend to propose at the next sitting of this committee, we will have in decades to come a lot of confused situations, people arguing that one takes precedence over the other because they have to be read in conjunction. But certain things will not be resolved by way of reading the two documents in conjunction, I submit.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, Mr. Caccia, I think you will appreciate that it is indeed difficult, if not improper, for the federal government to anticipate over a 50-year period what in their wisdom the duly elected council or the City of Toronto might want to do. For the purposes of this specific bill, it is very clear. The lease is very clear. It is an obligation. The permissive aspect of the act simply precludes—in the event the people of Toronto change their mind and want to do something else themselves, not us—the necessity of coming back through this process with another amendment 10, 20, or 30 years down the road. This is, after all, a 50-year lease.

• 1225

I do not think the assurances you seek can in fact be definitively given. It is a case of fair people dealing in a fair way with legislation and a legal document that finds its power in the legislation. As a matter of fact, in my experience that is the way society functions. It is a difficult question to answer. People can change their minds. Parliament can change its mind. City fathers in Toronto can change their minds. I do not think you can draw from that an inference that they are likely to do that. I would think the wrath of the people of Toronto would preclude that. They are, as we are, elected people; I do not think they are going to abuse the authority.

This is not to anticipate what you might do later. I think it is a good thing to bring the amendment forward and we can deal with it at that time.

[Traduction]

sation de l'aviation civile internationale—relatives au bruit par les aéronefs ou à la liste complémentaire dont il est question au paragraphe (4). On y trouve ensuite une liste, occupant une page et demie, des restrictions applicables au bruit produit par les aéronefs à hélice dont le poids est inférieur à 5,700 kg, par les aéronefs à hélice dont le poids est supérieur à 5,700 g de même que par les ADAC. Ce sont les trois grandes catégories d'aéronefs que renferme le bail, lequel stipule d'ailleurs clairement ce qui constitue un niveau de bruit excessif.

M. Caccia: Merci. Puisque nous parlons du bail, pourrions-nous nous dire sans hésiter et très clairement si, à votre avis, le bail aura préséance sur le projet de loi, une fois celui-ci adopté?

M. Howard: Comme mon collègue l'a dit tout à l'heure, le projet de loi et le bail ne doivent pas être pris isolément. Il est certain que . . .

M. Caccia: Je l'avais bien compris, mais je vous pose la question parce que la solution exposée n'est pas suffisamment claire. Dans le contexte des pouvoirs d'expropriation, dont vous avez discuté tout à l'heure avec M. Young, il se présente un problème semblable de préséance et à moins qu'on ne tranche la question au moyen d'un amendement, ce que je me propose de faire à la prochaine séance du Comité, la situation sera très confuse pendant des années du fait qu'on fera valoir qu'un texte a préséance sur l'autre parce que les deux doivent être lus en même temps. J'estime que le fait de considérer les deux documents comme un seul ne règle pas tous les problèmes.

M. Forrestall: Madame la présidente, vous comprendrez qu'il serait difficile, voire inapproprié, pour le gouvernement fédéral de préjuger des décisions que prendra pendant les cinquante prochaines années le conseil municipal dûment élu de la ville de Toronto. Pour les fins du projet de loi à l'étude, l'obligation est très clairement décrite dans le projet de loi et dans le bail. Si le projet de loi laisse ouverte cette possibilité, c'est tout simplement pour éviter d'avoir, d'ici 10, 20 ou 30 ans, à élaborer un autre amendement dans l'éventualité où la population de Toronto change d'idée et qu'elle veuille prendre en charge ces opérations. Après tout, il s'agit d'un bail d'une durée de 50 ans.

En fait, je ne crois pas qu'on puisse s'engager dans le sens que vous semblez souhaiter. C'est une question qui relève de personnes ayant le sens de la justice, d'un projet de loi et d'un texte à caractère juridique qui tire son pouvoir de la loi. C'est comme cela que la société fonctionne. Il est difficile par conséquent de répondre à votre question. La population est susceptible de changer d'idée, le Parlement aussi, de même que les autorités municipales de la ville de Toronto. Cela ne veut pas dire qu'ils vont le faire, la colère de la population de Toronto étant un facteur rédhitoire. Comme nous, les autorités municipales sont des représentants élus par le peuple et je ne crois pas qu'elles vont abuser de leur autorité.

Cela ne vous empêche pas cependant de présenter votre amendement, qui sera étudié en temps opportun. Au contraire, je crois que c'est très positif.

[Text]

Mr. Caccia: Madam Chairman, I have great admiration and respect for the approach to the philosophy of jurisprudence by the Parliamentary Secretary, and I am heartened by his conclusion that he might look—and not reject beforehand—at the possibility of an amendment that would clarify what takes precedence at our next meeting. I will certainly endeavour to prepare an amendment to that effect with the help of our legal counsel of this committee.

Let me move on now to another question that also troubles me.

Mr. Forrestall: Before we move to another subject matter, could I ask counsel if he might just further address a word or two?

Mr. Stockfish: I have one comment in relation to your statement that one document may take precedence over the other. I am not sure that is quite an accurate statement. There are two documents. They have provisions in each, one more specific than the other. That is not to say that one is in conflict with the other. The by-laws made by the Harbour Commission to prohibit landing or take-off of jet aircraft with an excessive level of noise . . . The noise criteria are spelled out in the lease agreement. Presumably, when the commissioners make this by-law, they would use the noise criteria set out in that agreement. I do not see any conflict or any need to measure which document takes precedence over the other.

Mr. Caccia: Let us now analyze for a moment the question of expropriation and see how we clarify that. You told us that the Harbour Commission shall not exert powers of expropriation except for the consent on the part of the City of Toronto. Is that correct?

Mr. Stockfish: Yes, that is correct.

Mr. Caccia: The City of Toronto has powers or legislation that permits an appeal procedure by the expropriated parties when they wish to do so. Will the legislation of the City of Toronto apply to the expropriation process if initiated by the harbour commissioners?

Mr. Stockfish: No. Expropriation procedures undertaken by the Toronto Harbour Commissioners will be governed by the provisions of the Railway Act pursuant to subsection 5.(1).

Mr. Caccia: Then my question is addressed to the Parliamentary Secretary. Does he not think it would be only fair to amend this legislation so as to permit the expropriated party in that municipality to have an avenue of appeal?

• 1230

Mr. Forrestall: I think the provisions for expropriation under the Railway Act indeed do provide for appeal.

Mr. Caccia: I am told these are the most restrictive measures or conditions or rules that exist in the field of expropriation. The ones that apply in the City of Toronto when it comes to expropriation are more up-to-date and provide the

[Translation]

M. Caccia: Madame la présidente, j'ai énormément d'admiration et de respect pour l'approche de la jurisprudence adoptée par le secrétaire parlementaire et je suis encouragé de l'entendre dire qu'il serait disposé à étudier, et non simplement à rejeter du revers de la main, un amendement qui éluciderait la question de la préséance. Chose certaine, je me propose de rédiger un amendement en ce sens, de concert avec l'avocat du Comité, et de le présenter lors de la prochaine séance.

J'aimerais maintenant passer à une autre question pour moi source d'inquiétude.

M. Forrestall: Avant de le faire, notre avocat pourrait-il vous fournir encore quelques détails?

M. Stockfish: J'aimerais faire un commentaire au sujet de votre déclaration selon laquelle un document a préséance sur l'autre. Je ne suis pas convaincu que cela soit exact. Il existe deux documents, chacun ayant ses propres dispositions, mais un des deux est plus explicite que l'autre. Cela ne veut pas dire que les deux documents sont en conflit. Les règlements adoptés par la Commission du havre de Toronto interdisent l'atterrissage ou le décollage des aéronefs à réaction produisant un niveau de bruit excessif et les critères relatifs au bruit sont exposés dans le bail. On peut supposer que, au moment où les commissaires élaborent le règlement, ils vont se reporter aux critères relatifs au bruit que renferme le bail. Je ne vois aucune possibilité de conflit et je ne vois pas qu'il soit nécessaire de déterminer quel document a préséance.

M. Caccia: J'aimerais revenir un peu sur la question de l'expropriation. Vous nous avez dit que la Commission du havre ne peut exercer ses pouvoirs d'expropriation sans le consentement de la ville de Toronto. Est-ce exact?

M. Stockfish: Oui, c'est exact.

M. Caccia: La ville de Toronto détient des pouvoirs, ou a adopté des règlements, qui permettent aux parties visées par une expropriation d'interjeter appel. Les règlements de la ville de Toronto s'appliquent-ils au processus d'expropriation, si celui-ci est mis en branle par les commissaires du havre?

M. Stockfish: Non. Les expropriations effectuées par les commissaires du havre de Toronto sont régies par les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, sous réserve du paragraphe 5.(1).

M. Caccia: J'aimerais par conséquent adresser ma question au secrétaire parlementaire. Ne croit-il pas qu'il serait juste d'amender le projet de loi afin de prévoir un mécanisme d'appel pour les expropriés de la municipalité de Toronto?

M. Forrestall: Il me semble que les dispositions concernant l'expropriation, que renferme la Loi sur les chemins de fer, prévoient un mécanisme d'appel.

M. Caccia: On m'informe que ces dispositions concernant l'expropriation sont tout ce qu'il y a de plus limitatif. Les dispositions qu'applique la ville de Toronto en matière d'expropriation sont plus à jour et mettent à la disposition du

[Texte]

individual citizen with a better instrument for appealing than under the Railway Act, which is pretty heavy stuff, to put it mildly.

Therefore my question is to the desirability, but evidently there is no question here to be asked if the Parliamentary Secretary points in the direction of the Railway Act.

Let me then conclude that this route is one that will leave very, very much dissatisfaction in the eyes of the citizens affected because they know that of the two approaches the municipal appeal procedure is a fairer one, for lack of a better word, and that this is one of the reasons why this bill requires close scrutiny.

I would like to go back to Mr. Forrestall's reference earlier to his belief in a healthy competition between the various modes of transportation in the corridor between Windsor and Montreal. The taxpayers of Canada are investing and will continue to invest considerable amounts in the functioning of VIA Rail. VIA Rail therefore is a very important mode of transportation.

Does he not think that before we open up the system by the removal of all sorts of regulations we should ask ourselves whether we would not want to reinforce ground transportation in the corridor where the population densities exist and not open up an additional airport for commercial purposes? In view of the fact that we have already Pearson International Airport and we have connections between Toronto and Ottawa and Toronto and Montreal, which are well over 20 flights a day if one combines Air Canada, CP, Air Ontario and others, how much more competition is VIA Rail going to suffer in carrying out its own mandate in serving the population in this corridor in the name of healthy competition?

La présidente: Monsieur Caccia, c'était votre dernière question. Votre temps est écoulé depuis déjà trois minutes. Monsieur Forrestall, veuillez répondre, s'il vous plaît.

Mr. Forrestall: We have a generous chairperson. She allows you to go over.

Mr. Caccia, as I think I indicated before, that question is one that is being addressed with some very real concern in another room in the building. I have no hesitation in indicating to you once again, as I did in my opening remarks, that the government considers and continues to consider Toronto Island as a principal designated reliever for Pearson International. The flight numbers at Pearson International... you would have 20 before 7 a.m. The flight into and out of that airport is extremely heavy; hence the importance of keeping particularly general aviation... If the airport were not there, general aviation would have to go to Pearson. The impact on safety of operations at Pearson with these additional flights, particularly with the training aspect, would render Pearson International's safety capability to a level not acceptable to the federal government.

• 1235

So if I am understanding in part your question, yes, we continue to see its continuation as being a necessity, indeed a

[Traduction]

citoyen un mécanisme plus ouvert et plus souple que celui de la Loi sur les chemins de fer, qui est, pour le moins, assez rigide.

Je me demande donc si cet état de choses est souhaitable, mais bien sûr il est inutile de poser la question, car le secrétaire parlementaire semble pencher du côté de la Loi sur les chemins de fer.

Pour conclure, je crois que cette solution créera énormément d'insatisfaction chez les citoyens touchés, car ils savent pertinemment que le mécanisme d'appel de la municipalité est le plus équitable, et c'est une des raisons pour lesquelles il faut étudier ce projet de loi de façon exhaustive.

J'aimerais revenir à la question de la forte concurrence préconisée tout à l'heure par M. Forrestall entre les divers modes de transport dans le corridor Windsor-Montréal. Les contribuables canadiens ont investi beaucoup, et ils continuent de le faire, dans l'exploitation de VIA Rail, ce qui témoigne de l'importance considérable de ce mode de transport.

Ne croyez-vous pas qu'avant d'ouvrir toutes les portes et de déréglementer complètement, il faudrait se demander s'il ne vaudrait pas mieux revitaliser les transports au sol dans le corridor, où les populations sont les plus denses, plutôt que d'ouvrir encore un autre aéroport commercial? Étant donné que la ville de Toronto est déjà desservie par l'aéroport international Pearson et que les villes de Toronto, Ottawa et Montréal sont desservies par des dizaines de vols par jour, si l'on compte les services d'air Canada, de CP, d'Air Ontario et autres, quel niveau de concurrence ce principe va-t-il entraîner pour VIA Rail, dont le mandat reste de desservir la population du corridor?

The Chairman: Mr. Caccia, that was your last question. Your time was over three minutes ago. Mr. Forrestall, would you please answer.

M. Forrestall: Une présidente généreuse, qui fait preuve de souplesse dans l'attribution du temps.

Je le répète, cette question est actuellement à l'étude dans une autre pièce de l'immeuble. Comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, le gouvernement estime que l'aéroport des îles de Toronto est un des moyens principaux pour réduire les pressions qui s'exercent sur l'aéroport international Pearson. En effet, à sept heures du matin, 20 vols ont décollé ou atterri à cet aéroport, et le trafic y est extrêmement dense. Cela démontre l'importance de l'aéroport des îles, car s'il n'existait pas, les activités d'aviation générales devraient se déplacer vers l'aéroport Pearson. Les vols additionnels que cela entraînerait, particulièrement les vols de formation, rendraient inacceptable pour le gouvernement fédéral le niveau de sécurité à l'aéroport international Pearson.

Or, si j'ai bien compris votre question, oui, nous persistons à croire que l'aéroport des îles de Toronto est une nécessité, voire

[Text]

benefit, both to Toronto and to the general aviation community.

As to the competitive aspects of it, about all I could indicate to you at this point in time is that VIA Rail will be in front of the House, hopefully in the next two or three weeks, and that will again give us an opportunity to look very closely at how VIA is faring. It would give us an opportunity to look at VIA against the background of the paper, *Freedom to Move*, and in a broad general way the competition that will exist. It is not our intention to do anything that is going to put VIA Rail out of work or out of business. On the other hand, we are expecting them to compete for the traffic that is there.

La présidente: Monsieur Caccia, votre temps est écoulé. Monsieur Young.

Mr. Caccia: Put me down on another round.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairperson. I could pursue that, because the concerns that have been expressed to me in the Windsor and Montreal corridor . . .

Mr. Forrestall: Excuse me. I perhaps did leave a . . . I think all in essence I was saying was that I do not think this bill, giving some status to a lease arrangement, is perhaps the best place to discuss that concern. I wish the two of you had gone over to Room 253-D and had an opportunity to discuss with Dr. Leclair, the President of the Canadian National Railways, and with Claude Taylor, the President and Chairman of the Board of Air Canada, who both were appearing this morning and dealing precisely with these very interesting concerns.

Mr. Young: It was because you stimulated my interest that I thought I should pursue it. It seems to me that air transport is a very expensive way to travel for most people. Philosophically, I tend to take a look at the best mode to move the largest number of people at the cheapest cost, which is to expand bus and rail service between the major centres in that corridor.

I want to go back for a moment to the discussion we have been having on the powers of expropriation. On paragraph 4.(d), where it talks about the powers of the commissioners to expropriate, you have explained that is under the provisions of the Railway Act. Then on subclause 5.(2), you told us the commissioners could not expropriate without the written consent of the Corporation of the City of Toronto.

It is my understanding that the City of Toronto only lays claim to ownership of a small portion of the Toronto islands, and that the commissioners would only have to seek the permission of city council if they decided to expropriate that small portion of the land that is referred to in the lease. The clause specifically identifies that caveat as the lease agreement entered into on June 30, 1983. It is my understanding that the only reason the city was able to, for want of a better term, persuade or put the arm on the other party to enter into that lease agreement with the noise level provisions and all that

[Translation]

un avantage, tant pour la population torontoise que pour le secteur de l'aviation en général.

Quant à la compétitivité, tout ce que je peux vous dire à l'heure actuelle, c'est que d'ici deux ou trois semaines, VIA Rail doit comparaître devant la Chambre, ce qui nous donnera encore une fois l'occasion d'étudier de très près les performances de cette société d'État. Nous pourrions procéder à un examen de VIA Rail dans le contexte du Livre blanc, *Aller sans entrave*, et aussi dans le contexte de la plus grande concurrence que nous réserve l'avenir. Nous n'avons nullement l'intention de prendre des mesures qui pourraient mettre fin aux activités de VIA Rail ou la conduire à la faillite. En revanche, nous nous attendons à ce que cette société fasse concurrence pour s'accaparer une part du marché.

The Chairman: Mr. Caccia, your time is up. Mr. Young.

M. Caccia: Pourriez-vous inscrire mon nom pour le tour suivant.

M. Young: Merci, madame la présidente. Je pourrais vous en dire plus long sur cette question, car certains m'ont exprimé leur point de vue quant aux services offerts dans le corridor Windsor—Montréal.

M. Forrestall: Je m'excuse, je n'ai peut-être pas donné tous les détails voulus. En fait, je ne crois pas que les travaux du Comité, qui existe pour étudier le projet de loi C-76 et le bail connexe, soit la meilleure occasion pour discuter de cette question. Vous auriez dû aller à la pièce 253-D pour discuter avec M. Leclair, président des chemins de fer nationaux, et avec M. Claude Taylor, PDG d'Air Canada, qui ont tous deux comparu ce matin et ont traité expressément de ces questions intéressantes.

M. Young: C'est parce que vous avez suscité mon intérêt que j'ai voulu en discuter plus longuement. Il me semble que pour la plupart des gens, il est très onéreux de voyager par avion. Je tends à favoriser le mode de transport qui permet de déplacer le plus grand nombre de personnes au coût le plus bas, c'est-à-dire que je suis en faveur d'une expansion des services d'autocars et de trains entre les grandes agglomérations du corridor.

J'aimerais revenir pendant un instant à la question de l'expropriation. En ce qui concerne l'alinéa 4.d), pouvoirs d'expropriation des commissaires, vous avez expliqué que cela s'effectue en vertu de la Loi sur les chemins de fer. En ce qui concerne le paragraphe 5(2), vous nous avez dit que les commissaires ne peuvent exproprier sans le consentement écrit de la Corporation de la ville de Toronto.

D'après mes renseignements, la ville de Toronto ne revendique la propriété que d'une petite partie des îles de Toronto, et l'autorisation que doivent obtenir les commissaires ne s'applique qu'à l'expropriation de cette petite parcelle de terre dont il est question dans notre bail. Cette mise en garde est clairement décrite dans le bail conclu le 30 juin 1983. D'après mes renseignements, c'est la seule raison pour laquelle la ville a pu persuader ou contraindre l'autre partie de signer le bail, et par le fait même d'accepter les restrictions relatives aux bruits et ainsi de suite. Cela s'expliquerait uniquement donc par le fait

[Texte]

kind of stuff is because the city only owns a small portion of the land we are referring to. If the Toronto Harbour Commissioners decided to expropriate land on the island other than that small proportion the city owns, they would not have to go to the City of Toronto at all.

• 1240

Mr. Forrestall: That is not my interpretation of it at all, Mr. Young. I am sorry, but I do not read it that way at all. There are qualifications with respect to what they may expropriate and for what purpose, and generally it is for safety. That is very broad.

The Commissioners shall not, except with the prior written consent of the Corporation of the City of Toronto, exercise the power of expropriation

Mr. Young: I do not think so, Mike. With all due respect, I do not believe that is what the clause is referring to.

Mr. Forrestall: Perhaps counsel could comment on that.

Mr. Stockfish: Certainly. It is true that the condition set out in subclause 5.(2) of the bill relates only to lands and premises identified in the lease agreement. Those lands and premises are set out in Schedule A to the lease agreement. Most of the property is owned by the City of Toronto, a lesser portion by the Toronto Harbour Commissioners and still a lesser portion by the Ministry of Transport on behalf of the Government of Canada.

Mr. Young: If the Toronto Harbour Commission decided that they wanted to build a tunnel, for example from the mainland to the island, on lands that were not owned by the City of Toronto . . .

Mr. Forrestall: They cannot.

Mr. Stockfish: There is an additional condition superimposed upon that, and again it relates back to . . . It must be for a specific purpose, and that purpose is set out in paragraph 4.(c):

the purpose of providing unobstructed airspace for the landing and taking off of aircraft at the Airport.

The expropriation power cannot be exercised indiscriminately; it must be for a specific purpose, namely aviation safety.

Mr. Young: I could see an argument being developed that it would be unsafe to have cars running around on Toronto island, interfering with the movement of aircraft, and therefore it would be justifiable to build a tunnel.

Mr. Howard: Once again, the lease agreement is very specific; there are to be no bridges or tunnels from the island to the mainland.

Mr. Young: The lease only covers the property that is owned by the city. There would be nothing to prevent the Toronto Harbour Commissioners from entering into that kind of construction on the land that is not covered by the lease.

[Traduction]

que la ville n'est propriétaire que d'une petite parcelle de terre. Si les commissaires du havre de Toronto décidaient d'exproprier des terres autres que celles situées dans la parcelle appartenant à la ville, ils ne seraient nullement tenus de demander l'autorisation de la ville de Toronto.

M. Forrestall: Monsieur Young, ce n'est pas du tout ainsi que je vois les choses. Je suis désolé, mais ce n'est pas ce que j'avais compris. Ce qui peut être exproprié et à quelle fin est limité dans une certaine mesure, et en règle générale, c'est pour des raisons de sécurité. Tout cela est très vaste.

Les commissaires ne peuvent, sauf consentement écrit préalable de la Ville de Toronto, exercer les pouvoirs d'expropriation.

M. Young: Je ne crois pas, Mike. Je ne crois pas que ce soit l'article auquel il fait allusion.

M. Forrestall: Notre conseiller pourrait peut-être nous donner son opinion.

M. Stockfish: Certainement. Il est exact que la condition prévue au paragraphe 5.(2) du bill porte uniquement sur les terres et les locaux qui sont désignés dans le bail—ces terres et locaux sont décrits à l'Annexe A du bail. La majeure partie des propriétés appartient à la Ville de Toronto, d'autres appartiennent aux commissaires du havre de Toronto et quelques unes sont détenues par le ministère des Transports au nom du gouvernement du Canada.

M. Young: Si la Commission du Havre de Toronto décidait de construire un tunnel, par exemple, entre l'île et la terre ferme, sur des terrains qui n'appartiennent pas à la Ville de Toronto . . .

M. Forrestall: Ils ne peuvent pas le faire.

M. Stockfish: Une autre condition vient s'ajouter, et encore une fois cela nous ramène . . . il faut que ce soit dans un but précis, et ce but est décrit au paragraphe 4.c):

afin d'assurer à l'aéroport, pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, un champ aérien libre;

Le pouvoir d'expropriation n'existe pas sans réserve, il doit être exercé dans un but précis, et dans ce cas, pour des raisons de sécurité de l'aviation.

M. Young: Dans ce cas, on pourrait prétendre que les voitures qui circulent librement dans l'île de Toronto sont une atteinte à la sécurité, qu'elles gênent la circulation des avions, et que cela justifie la construction d'un tunnel.

M. Howard: Encore une fois, le bail est très précis, il ne doit y avoir ni pont ni tunnel entre l'île et la terre ferme.

M. Young: Le bail porte uniquement sur des propriétés qui appartiennent à la ville. Rien n'empêcherait les commissaires du havre de Toronto d'ériger ce genre d'édifice sur des terres qui ne font pas partie du bail.

[Text]

Mr. Howard: Quite clearly, they would be in violation of the lease agreement, which would threaten the very operation of the airport.

Mr. Young: Surely the lease only covers the property that specifically belongs to the City of Toronto.

Mr. Forrestall: I do not know how much clearer it would have to be made. Under the title "special conditions", section 14 of the lease says:

(a) The lessee shall not construct or permit to be constructed additional runways or extensions to existing runways on the Island Airport.

(b) shall not construct or permit to be constructed a bridge or tunnel providing access between the mainland and the Island Airport, not expand or permit to be expanded the lands comprising the Island Airport beyond the present land area contained in Parts numbered 1, 2, 3, 4, 5 and 6, shown on Schedule A.

Mr. Young: It would be helpful, Mr. Forrestall, if you could circulate or at least provide me with a copy of that lease. I would like to take a look at it. I could get one from the city, I suppose.

Mr. Forrestall: Mr. Young, we have provided the clerk with a copy of the lease and I have no objection at all to that lease being circulated to the members of the committee.

Mr. Young: I will look at it. I may have some other questions once I have had a chance to go through it.

I have one last question on the powers of expropriation. If at the end of the 50-year lease—and most of us will not be around then—the Toronto Harbour Commissioner chose not to enter into a renewal of that lease, would they then have the right to do whatever they decided to do in their own best judgment in the operation of the island airport? I am thinking of my kids; they will be around in 50 years.

Mr. Stockfish: Once the lease expires and presumably there is no renewal of the lease, 50 years from now we will be in the same position as we were at the expiry of the previous lease. It would have to be at the agreement of each of the property owners of the airport site as to whether that airport continued operation or not. The way it was done in this case was to negotiate a lease agreement, a renewal of the previous lease.

• 1245

La présidente: Monsieur Young, votre temps est écoulé. Nous avons ici une copie du bail et si vous voulez la recevoir, nous allons vous la faire parvenir.

Avant de donner la parole à M. Caccia, je voudrais savoir jusqu'à quelle heure les membres du Comité entendent siéger afin que je puisse partager le temps qui restera entre les membres du Parti libéral et ceux du Nouveau parti démocratique, les seuls poseurs de questions aujourd'hui.

Mr. Caccia: Madam Chairman, it does not reflect very much on the interest of the Progressive Conservative members of Toronto in this bill. But that is their problem.

[Translation]

M. Howard: De toute évidence, ce serait une violation du bail, et cela menacerait l'existence même de l'aéroport.

M. Young: Mais le bail ne doit porter que sur des terres qui appartiennent spécifiquement à la Ville de Toronto.

M. Forrestall: Je vois mal comment on pourrait préciser encore; sous le titre «conditions spéciales», l'article 14 du bail prévoit:

a) Le détenteur du bail ne peut pas construire ou autoriser la construction de pistes supplémentaires ou de prolongation de pistes à l'aéroport des îles.

b) Ne doit pas construire ou autoriser la construction d'un pont ou d'un tunnel reliant la terre ferme et l'aéroport des îles, ne doit pas prolonger ou autoriser le prolongement des terres constituant l'aéroport des îles au-delà des surfaces prévues par les parties numérotées 1, 2, 3, 4, 5 et 6, à l'Annexe A.

M. Young: Monsieur Forrestall, j'aimerais beaucoup que vous distribuez des copies de ce bail, ou du moins que vous me permettiez de le consulter. J'aimerais beaucoup le voir. J'imagine que la ville m'en donnerait une copie.

M. Forrestall: Monsieur Young, nous avons fourni une copie du bail au greffier, et rien n'empêche de distribuer ceux-là aux membres du Comité.

M. Young: Je lirai ce document. Quand j'aurai terminé, j'aurai peut-être d'autres questions.

J'ai une dernière question sur les pouvoirs d'expropriation. Si à la fin du bail de 50 ans, et la plupart d'entre nous ne seront plus là, les commissaires du havre de Toronto décident de ne pas renouveler ce bail, est-ce qu'ils auront le droit d'administrer l'aéroport des îles comme ils l'entendent et comme ils le jugent bon? Je pense à mes enfants; ils seront encore là dans 50 ans.

M. Stockfish: Quand le bail aura expiré, et en supposant qu'il ne soit pas renouvelé, dans 50 ans nous nous retrouverons dans la même position qu'à l'expiration du précédent bail. Il faudrait alors que tous les propriétaires du site se mettent d'accord pour continuer l'exploitation du l'aéroport ou non. La dernière fois, on a négocié un bail, un renouvellement du bail précédent.

The Chairman: Mr. Young, your time is up. We have here a copy of the lease and if you want one, we will send it to you.

Before I give the floor to Mr. Caccia, I would like to know how long the members wish to sit so that I can divide the time that is left between Liberal members and New Democrats, our only questioners today.

M. Caccia: Madame la présidente, cela donne une idée de l'intérêt que les députés progressistes conservateurs de Toronto portent à ce bill. Mais c'est leur problème.

[Texte]

As far as I am concerned, the distribution of the lease will be helpful, because it will clarify certain things. I do have still several questions, and I am in your hands whether you want to have them today or at the next meeting. I am in your hands.

La présidente: Peut-on continuer jusqu'à 13h00? Il n'y a pas de problèmes? D'accord. À vous, monsieur Caccia.

Mr. Caccia: I would like to ask the witnesses to focus for a moment on this process of thought and tell me where I am going wrong on this. While listening to you I jotted down these conclusions. Having given consent to the commission to expropriate, the City of Toronto relinquishes its powers or its jurisdiction by allowing the Railway Act to take precedence to apply. Is that correct?

Mr. Stockfish: The power is given to the Toronto Harbour Commissioners to expropriate.

Mr. Caccia: Right. And the City...

Mr. Stockfish: The powers of the City of Toronto could not apply to the Toronto Harbour Commissioners.

Mr. Caccia: That is right. So the City of Toronto gives consent to the commissioners to expropriate. The commissioners expropriate, and doing that they apply a federal act. Is that correct?

Mr. Stockfish: That is correct.

Mr. Caccia: Therefore, when we look back again at the question as to what takes precedence, the lease could be seen as not taking precedence if such an important matter as expropriation, which is a federal act, takes precedence over a municipal act. Hence, the doubt in court 10 or 20 years from now when citizens may challenge certain actions on the part of the commissioners as to which of the two documents will take precedence, the lease or the enacted bill. Do you see where my problem is with this example?

You can see that I am not a lawyer, first of all. A lawyer for the harbour commissioners in matters related to expropriation may argue that the enacted bill takes precedence over the lease because in matters related to expropriation a federal act is going to be invoked. What is your comment?

Mr. Stockfish: I think in a sense you are talking apples and oranges. We are not talking about a federal versus provincial piece of legislation, in which we can properly talk about conflicts.

Mr. Caccia: There is no provincial...

Mr. Stockfish: We are talking about federal legislation as opposed to...

Mr. Caccia: Municipal.

Mr. Stockfish: Well, no, we are talking about a privately negotiated document among three parties in this case, two of whom are the City of Toronto on one hand and the Toronto Harbour Commissioners on the other.

The Toronto Harbour Commissioners in respect of expropriation are governed by the Toronto Harbour Commissioners Act, which in turn incorporates the provisions of the Railway

[Traduction]

Pour ma part, je serai heureux de voir le bail, cela nous permettra de comprendre certaines choses. J'ai encore plusieurs questions à poser, mais je peux les poser maintenant ou la prochaine fois, c'est à vous de décider.

The Chairman: Can we continue until 1 o'clock? No problem? All right. Your turn, Mr. Caccia.

M. Caccia: J'aimerais que les témoins suivent le raisonnement que je vais faire et qu'ils me disent en quoi je me trompe. En vous écoutant, j'ai noté ces conclusions. Après avoir autorisé la Commission à exproprier, la ville de Toronto renonce à ses pouvoirs ou à sa juridiction en donnant la prépondérance à la Loi sur les chemins de fer. C'est bien cela?

M. Stockfish: On accorde aux commissaires du havre de Toronto le pouvoir d'exproprier.

M. Caccia: Exact. Et la ville...

M. Stockfish: Les pouvoirs de la ville de Toronto ne pourraient s'appliquer dans le cas des commissaires du havre de Toronto.

M. Caccia: C'est exact. Par conséquent, la ville de Toronto autorise les commissaires à exproprier. Les commissaires exproprient et, ce faisant, ils appliquent une loi fédérale. C'est bien cela?

M. Stockfish: C'est bien cela.

M. Caccia: Par conséquent, quand on revient sur la question de savoir qui a la prépondérance, on pourrait considérer que ce n'est pas le bail qui a la prépondérance puisque sur un sujet aussi important que l'expropriation, la loi fédérale l'emporte sur une loi municipale. Par conséquent, si dans dix ou vingt ans des citoyens contestent devant un tribunal des actes des commissaires, il risque d'y avoir un doute sur celui des deux documents qui a la prépondérance, le bail ou la loi. Vous voyez le problème?

Pour commencer, vous voyez aisément que je ne suis pas avocat. Un avocat agissant au nom des commissaires du havre dans une affaire d'expropriation pourrait prétendre que la loi l'emporte sur le bail parce que en matière d'expropriation, c'est une loi fédérale qui sera invoquée. Qu'en pensez-vous?

M. Stockfish: Vous confondez les choses. Il ne s'agit pas d'opposer la législation fédérale et la législation provinciale; par conséquent, il n'y a pas de conflit à proprement parler.

M. Caccia: Il n'y a pas de disposition provinciale...

M. Stockfish: Nous opposons la législation fédérale à...

M. Caccia: ... municipale.

M. Stockfish: Eh bien non, il s'agit d'un document négocié en privé entre trois parties dans ce cas, dont la ville de Toronto, d'une part, et les commissaires du havre de Toronto, d'autre part.

Les commissaires du havre de Toronto pour tout ce qui a trait aux expropriations sont régis par la Loi sur les commissaires du port de Toronto, qui, de son côté, contient des disposi-

[Text]

Act in terms of their procedures. With respect to exactly what they can do in respect of expropriation, that is in part controlled by the lease agreement as well. But the primary source of powers is set out in the Toronto Harbour Commissioners Act. I am not sure if I follow that there is a conflict here.

Mr. Caccia: No, no. It is not a question of conflict. It is a question that when the matter of precedence will have to be resolved between the lease and the enacted bill it could be argued that the bill takes precedence over the lease. Because when it comes to a matter of expropriation it is not the municipal law that regulates the appeal procedure but the federal piece of legislation.

• 1250

Mr. Stockfish: What is the provision of the lease agreement that you are comparing it to in the expropriation powers of the legislation? What are you thinking of specifically?

Mr. Caccia: You were telling us earlier that when it comes to matters of expropriation, the commissioners, in dealing with appeals, will apply the Railway Act.

Mr. Stockfish: Yes, that is true. The procedures of the Railway Act governing expropriations shall govern any expropriation action taken by the Toronto Harbour Commissioners in respect . . .

Mr. Caccia: You were telling us earlier that the two documents have to be read concurrently.

Mr. Stockfish: Yes, that is true.

Mr. Caccia: In that unclear world of reading two documents concurrently, when one will not take precedence over the other, my conclusion would be that on an important component of this enacted legislation—namely expropriation—where federal legislation will be adopted in dealing with appeals, that would lead a future court to conclude that on matters of dispute the enacted bill will take precedence over the lease.

Mr. Stockfish: I am still not sure I follow. Both documents apply. I do not think there is a question of one taking precedence over the other. If the lease agreement deals with matters of expropriation—for example, that the Toronto Harbour Commissioners may not expropriate certain properties—then those provisions apply.

Similarly, the bill, in respect of its expropriation procedures, would apply. In this case there are restrictions and conditions attached to the expropriation powers granted to the Toronto Harbour Commissioners. Both the bill and the act—when it is passed—will govern the procedures of the Toronto Harbour Commissioners and the lease agreement.

Mr. Forrestall: It is in here at the request . . . We see in the room distinguished counsel for the City of Toronto. It is there are the request of the corporation of the City of Toronto.

Mr. Caccia: It is very important to know that, but it still does not clarify the primacy between the two documents once the bill is enacted, on the one hand, and the lease on the other. Therefore the necessity of clarifying that aspect . . .

[Translation]

tions de la Loi sur les chemins de fer en matière de procédure. Quant à ce qu'ils peuvent faire précisément en matière d'expropriation, cela est régi en partie également par le bail. Mais les principaux pouvoirs de la Commission sont décrits dans la Loi sur les commissaires du havre de Toronto. Je ne suis pas certain de voir le conflit dont vous parlez.

M. Caccia: Non, non ce n'est pas une question de conflit. La question, c'est que si l'on en vient un jour à se demander ce qui l'emporte du bail ou de la loi, on pourrait prétendre que c'est la loi qui l'emporte sur le bail. Parce qu'en matière d'expropriation, ce n'est pas la loi municipale qui régit la procédure d'appel, mais bien la législation fédérale.

M. Stockfish: Quelle est la disposition du bail que vous comparez au pouvoir d'expropriation de la législation? À quoi pensez-vous précisément?

M. Caccia: Vous nous avez dit tout à l'heure qu'en matière d'expropriation, les commissaires, en cas d'appel, appliquent la Loi sur les chemins de fer.

M. Stockfish: Oui, c'est vrai. Les procédures de la Loi sur les chemins de fer qui régissent les expropriations régissent toute expropriation effectuée par les commissaires du havre de Toronto pour . . .

M. Caccia: Vous nous avez dit plus tôt que les deux documents doivent être lus concurremment.

M. Stockfish: Oui, c'est exact.

M. Caccia: Dans cette zone d'ombre où il faut lire deux documents concurremment, lorsque l'un ne l'emporte pas sur l'autre, je pense qu'en cas d'expropriation, au sujet de l'élément important de cette loi—c'est la loi fédérale qui doit régir les appels—un tribunal risque de conclure qu'en cas de différend, la loi l'emporte sur le bail.

M. Stockfish: Je ne suis pas toujours certain de bien vous suivre. Les deux documents s'appliquent. À mon sens, il ne s'agit pas de savoir lequel l'emporte sur l'autre. Si le bail traite de questions d'expropriation, par exemple, que les commissaires du havre de Toronto ne peuvent exproprier certaines propriétés, eh bien, ces dispositions s'appliquent.

De la même façon, les dispositions procédurales relatives à l'expropriation contenues dans la loi s'appliquent. Dans ce cas, il y a des restrictions et des conditions imposées au pouvoir d'expropriation des commissaires du havre de Toronto. Le bill et la loi, lorsqu'elle sera adoptée, régiront les procédures des commissaires du havre de Toronto et le bail.

M. Forrestall: Cela a été ajouté à la demande . . . Nous avons parmi nous le distingué conseiller juridique de la ville de Toronto. C'est la Corporation de la ville de Toronto qui a demandé cette disposition.

M. Caccia: Il est important de savoir cela, mais cela n'explique toujours pas lequel de ces deux documents l'emporte sur l'autre, le bill une fois qu'il sera adopté, et le bail. Par conséquent, il importe de préciser . . .

[Texte]

Mr. Forrestall: The act is enabling, Mr. Caccia, the commissioners and the three parties to enter into an agreement. In the absence of the enabling authority, the lease has no authority. The act has to be there; from that have flown the conditions of the lease.

Mr. Stockfish: Perhaps I can try to explain matters generally in respect to what this bill is attempting to do.

Clause 11 of the bill repeals the Toronto Harbour Commissioners Act of 1939. That particular act is reproduced substantially here with some minor changes. In addition to those minor changes, the purpose of the current bill is to allow for the certain requirements under the lease agreement to be carried out. Specifically, section 36 of the lease agreement requires that the Minister recommend to Parliament that the Toronto Harbour Commissioners Act be amended to enable the lessee to operate the Toronto Island Airport on its own behalf or on behalf of the Minister. Currently it is operated on behalf of the City of Toronto. The change will take place at the express wishes of the City of Toronto. Secondly, it allows for the making of a by-law to impose a pecuniary penalty upon summary conviction of the maximum permissible under the policy of the federal government regarding fines for summary conviction offences.

• 1255

In those two matters, as they affect the Toronto Island Airport, the 1939 act is being changed, and some other general housekeeping matters concerning the Charter of Rights and Freedoms and appointment of commissioners to the Toronto Harbour Commission. The bill is really going no further than this.

Mr. Caccia: I thank the solicitor for the explanation, Madam Chairman.

I would like to move on to a point made by Mr. Forrestall earlier. I agree with him that the island airport has a role to play in the touch-and-go type of activity, to use his terminology, which I find very helpful. I need, though, to have a clarification to a question already asked by Mr. Young but which is still unclear. The Minister indicated in his speech in the House that by 1990 there will be some 44,000 more landings and take-offs. This is a considerable increase in the next five years. Could we have a breakdown of those 44,000 anticipated landings and take-offs?

Mr. Forrestall: Yes, it is possible, I think.

Mr. Howard: Yes, I think I undertook to do it for you previously. So we will have the . . .

Mr. Caccia: You give us the present pattern and the breakdown, but it is important to understand what the volume is going to consist of. We have to dispel concerns about potential jet landings and take-offs, and we have to understand this aspect.

Mr. Forrestall: Yes. You have the undertaking.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I see it is close to 1 p.m., so I am in your hands as to when you want to adjourn. I will reserve the balance of my questions for our next meeting.

[Traduction]

M. Forrestall: Monsieur Caccia, la loi est une disposition habilitante, les commissaires et les trois parties ont conclu un accord. En l'absence de pouvoirs habilitants, le bail n'a aucun poids. La loi est indispensable, c'est de cet instrument que les conditions du bail sont tirées.

M. Stockfish: Peut-être devrais-je essayer de vous expliquer d'une façon générale les effets de ce bill.

L'article 11 du bill abroge la loi de 1939 sur les commissaires du havre de Toronto. D'importants passages de cette loi sont repris ici avec quelques modifications mineures. En plus de ces modifications mineures, ce bill permet également d'appliquer certaines dispositions contenues dans le bail. Plus précisément, l'article 36 du bail exige que le ministre recommande au Parlement de modifier la loi sur les commissaires du havre de Toronto pour permettre aux détenteurs du bail d'exploiter l'aéroport des îles de Toronto en son propre nom ou au nom du ministre. En même temps, il est exploité au nom de la ville de Toronto. La modification sera portée à la demande expresse de la ville de Toronto. Deuxièmement, cela permet d'adopter des règlements pour imposer la pénalité financière maximum prévue par la politique du gouvernement fédéral en cas d'accusation sommaire.

Ces deux aspects de la loi de 1939 relatifs à l'aéroport des îles de Toronto sont modifiées ainsi que d'autres détails qui découlent de la Charte des droits et libertés et qui portent sur la nomination des commissaires de la Commission du havre de Toronto. En fait, le Bill ne va pas plus loin.

M. Caccia: Je remercie le conseiller pour cette explication, madame le président.

J'aimerais passer maintenant à une observation de M. Forrestall. Je reconnais avec lui que l'aéroport des îles a un rôle à jouer dans le domaine des liaisons éclairés, je reprends son expression que je trouve très utile. Cela dit, j'ai besoin de précisions au sujet d'une question posée par M. Young. Dans son discours à la Chambre, le ministre a déclaré que d'ici 1990 il y aurait quelque 44,000 atterrissages et décollages de plus. Cela représente une augmentation considérable pour les cinq prochaines années. Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet?

M. Forrestall: Oui, je crois que c'est possible.

M. Howard: J'ai déjà dit que j'allais le faire. Nous aurons donc . . .

M. Caccia: Vous nous expliquerez la situation actuelle en détail, mais il est important de savoir comment elle évoluera. Pour bien comprendre la situation, nous devons savoir exactement ce qui en sera des atterrissages et des décollages de jets.

M. Forrestall: Oui, vous aurez cela.

M. Caccia: Madame le président, je vois que nous ne sommes plus très loin de 13 heures, je suis donc à votre

[Text]

La présidente: Une dernière question, monsieur Young.

Mr. Young: Yes. I have only one question, because much of the information the witnesses have agreed to provide us may answer some other questions. I will not take up the time of the committee. I was not quite clear on what you said. The City of Toronto has made a request, and certainly the city solicitor made the point in his report to city council. Under subclause 2.(1), which says that "operate" includes develop, extend, equip, control, maintain, manage and administer, the city has specifically requested that the word "extend" be deleted from it. You said that you would accede to its request?

La présidente: Le secrétaire parlementaire veut-il répondre?

Mr. Forrestall: The very direct answer is that we have acceded to two amendments. One is a typographical error; the other we are quite pleased to indicate to you that when we get to clause by clause I will move an amendment that will have the effect of deleting the word "extend" on line 20 of page 1.

La présidente: Merci, monsieur le secrétaire parlementaire.

Mr. Caccia: On a point of procedure, Madam Chairman, would you indicate to us whether the clerk could supply us with a copy of the powers of expropriation as spelled out in the Railway Act for our inspiration before the next meeting?

La présidente: Certainement.

Mr. Caccia: Thank you.

Mr. Forrestall: I hope we do not get into a prolonged discussion of the provisions of the Expropriation Act under the Railway Act.

Mr. Caccia: Well, they are relevant to this bill.

La présidente: Permettez-moi de suggérer que les membres du Comité directeur se réunissent pour décider des travaux futurs du Comité.

Mr. Young: Actually, neither Mr. Caccia nor I are members of that steering committee.

• 1300

Mr. Caccia: Ils ne sont pas membres de ce comité.

La présidente: Dans ce cas, on enverra un avis de convocation à une réunion du Comité directeur.

La séance est levée.

[Translation]

disposition. Je poserai le reste de mes questions la prochaine fois.

The Chairman: One last question, Mr. Young.

M. Young: Oui. Une seule question, car je trouverai peut-être d'autres réponses dans les informations que les témoins se sont engagés à nous faire parvenir. Je ne veux pas perdre inutilement du temps. Il y a une chose que je n'ai pas bien compris. La ville de Toronto a présenté une demande, en tout cas, le conseiller juridique de la ville en a parlé dans son rapport au conseil de ville. Au sujet du paragraphe 2.(1), au terme « exploitation » on lit que sont assimilés à l'exploitation: l'aménagement, l'extension, l'équipement, le contrôle, l'entretien, la gestion et l'administration; la ville a demandé que le terme « extension » soit supprimé. Vous avez dit que cela serait fait?

The Chairman: The Parliamentary Secretary wishes to answer?

M. Forrestall: La réponse est que nous avons accepté les deux amendements. Dans un cas il s'agit d'une erreur typographique, dans l'autre, nous sommes heureux de pouvoir vous dire que lorsque nous étudierons l'article 1, nous proposerons un amendement qui aura pour effet de supprimer le terme 'extension' à la ligne 17, page 1.

The Chairman: Thank you, Mr. Parliamentary Secretary.

M. Caccia: Madame le président, une question de procédure: pouvez-vous nous dire si le greffier sera en mesure de nous fournir un exemplaire des pouvoirs d'expropriation qui figurent dans la Loi sur les chemins de fer pour que nous puissions nous en inspirer d'ici la prochaine séance?

The Chairman: Certainly.

M. Caccia: Merci.

M. Forrestall: J'espère que nous ne nous lancerons pas dans une discussion interminable sur les dispositions de la Loi sur les expropriations qui relèvent de la Loi sur les chemins de fer.

M. Caccia: Eh bien, il y a un rapport direct avec ce bill.

The Chairman: I think that the members of the steering committee should meet to talk about future meetings.

M. Young: En fait, ni M. Caccia ni moi-même ne sommes membres du Comité directeur.

Mr. Caccia: They are not members of this committee.

The Chairman: In that case, we shall send out notices for a meeting of the steering committee.

The meeting is adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

John Howard, Director of Policy Planning;
Bruce Stockfish, Legal Counsel.

Du ministère des Transports:

John Howard, directeur, Planification de la politique;
Bruce Stockfish, conseiller juridique.

CA1
XC3
85-TS-3

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Wednesday, October 30, 1985
Monday, November 4, 1985

Chairman: Suzanne Duplessis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mercredi 30 octobre 1985
Le lundi 4 novembre 1985

Président: Suzanne Duplessis

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-76

**An Act respecting the operation of the Toronto
Island Airport by the Toronto Harbour Commis-
sioners**

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-76

**Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles
de Toronto par les commissaires du havre de
Toronto**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-76

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-76

Chairman: Suzanne Duplessis

Président: Suzanne Duplessis

MEMBERS/MEMBRES

Ross Belsher
Les Benjamin
Lise Bourgault
Charles Caccia
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Darryl Gray

Elliott Hardey
Robert Hicks
Robert Horner
Fernand Jourdenais
Sergio Marchi
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin
Neil Young

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 70(6)(b)

Conformément à l'article 70(6)b)

On Thursday, October 24, 1985:

Le jeudi 24 octobre 1985:

Lise Bourgault replaced Sid Fraleigh;
Dennis H. Cochrane replaced Joe Price;
Darryl Gray replaced Lawrence O'Neil;
Elliott Hardey replaced Gary Gurbin;
André Plourde replaced Ken James.

Lise Bourgault remplace Sid Fraleigh;
Dennis H. Cochrane remplace Joe Price;
Darryl Gray remplace Lawrence O'Neil;
Elliott Hardey remplace Gary Gurbin;
André Plourde remplace Ken James.

On Friday, October 25, 1985:

Le vendredi 25 octobre 1985:

Dan Heap replaced Neil Young.

Dan Heap remplace Neil Young.

On Monday, October 28, 1985:

Le lundi 28 octobre 1985:

Neil Young replaced Dan Heap.

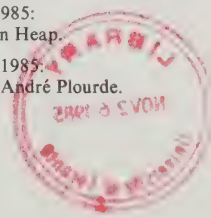
Neil Young remplace Dan Heap;

On Monday, November 4, 1985:

Le lundi 4 novembre 1985:

Robert Horner replaced André Plourde.

Robert Horner remplace André Plourde.



MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 30, 1985

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Charles Caccia, Mike Forrestall, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan and Neil Young.

Other Member present: Felix Holtmann.

Witness: From the Department of Transport: Bruce Stockfish, Legal Counsel.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985 relating to Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 10, 1985, Issue No. 1*).

The witness answered questions.

At 4:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, NOVEMBER 4, 1985

(4)

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 3:50 o'clock p.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Charles Caccia, Mike Forrestall, Darryl Gray and Neil Young.

Witnesses: From City Express: Victor Pappalardo, President; John Bulger, Legal Counsel. *From Pearson International Airport:* Red Mason, Ornithologist.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985 relating to Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 10, 1985, Issue No. 1*).

John Bulger and Victor Pappalardo made opening statements and answered questions.

At 4:20 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 4:47 o'clock p.m. the sitting was resumed.

Red Mason made an opening statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 30 OCTOBRE 1985

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76 se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Charles Caccia, Mike Forrestall, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, Neil Young.

Autre député présent: Felix Holtmann.

Témoin: Du ministère des Transports: Bruce Stockfish, conseiller juridique.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: Jacques Rousseau, chargé de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 relatif au projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto (*voir Procès-verbaux du jeudi 10 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Le témoin répond aux questions.

A 16 h 02, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 4 NOVEMBRE 1985

(4)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76 se réunit, ce jour à 15 h 50, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Charles Caccia, Mike Forrestall, Darryl Gray, Neil Young.

Témoins: De «City Express»: Victor Pappalardo, président; John Bulger, conseiller juridique. *De l'aéroport international Pearson:* Red Mason, ornithologiste.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: Jacques Rousseau, chargé de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 relatif au projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto (*voir Procès-verbaux du jeudi 10 octobre 1985, fascicule n° 1*).

John Bulger et Victor Pappalardo font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

A 16 h 20, le Comité interrompt les travaux.

A 16 h 47, le Comité reprend les travaux.

Red Mason fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, October 30, 1985

• 1530

La présidente: À l'ordre!

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto. Nous décidons, aujourd'hui, des travaux à anticiper, ayant reçu du greffier une liste de témoins intéressés à comparaître devant le Comité.

Quelqu'un veut-il intervenir à ce sujet, Monsieur Caccia?

M. Caccia: Madame la présidente, messieurs, parlez-vous d'une liste que vous avez reçue de notre part ou de la part du greffier concernant de la correspondance venant de l'extérieur?

La présidente: Il s'agit d'une liste envoyée par vous au greffier, qui me l'a ensuite transmise.

M. Caccia: Madame la présidente, si vous le permettez, je ferai une brève intervention au sujet du temps disponible et sur la liste des témoins que je vous ai soumise. Je suis content que vous ayez préparé un calendrier de disponibilité et je peux vous assurer de ma présence les 4, 5 et 6 novembre prochains. Par contre, je serai absent le jeudi, 7 novembre, pour assister aux travaux du congrès national du Parti libéral à Halifax.

• 1535

En ce qui concerne les témoins que je vous ai soumis, je vous prie d'être bienveillants à leur égard. Ils sont: M. Simon Miles, président, *Conservation Council of Ontario*; Dr. Paul Eagles, Fédération des naturalistes de l'Ontario; MM. Don Pace, *Toronto Ornithological Society*; Ralph Barton, *Harbour Square Residents*; David Harris, *Island Residence Association*; M^{me} Jean McDonald, *Toronto Field Naturalists*; M. Rob Nesbitt, *Toronto Humane Society*; M^{me} Sarah Miller, *Stop Contaminating our Waterfront*; Dr. D. V. Weseloh, *Friends of the Spit*; M. Hans Blockpoll, Service canadien de la faune; M. Steve Curtis, *The Toronto Star*; M. Barry Kent MacKay, du Musée royal de l'Ontario; M. Ross James, curateur du même musée et M. Red Mason, spécialiste du contrôle des oiseaux à l'Aéroport international Pearson.

Madame la présidente, ce sont les recommandations que je soumetts au Comité et je vous en remercie.

La présidente: Monsieur Young.

Mr. Young: Yes, I support the proposed witnesses put forward by Mr. Caccia. I have only one additional suggestion, that we should invite an official from City Express which operates the STOL flights at the Toronto Airport.

If you would like to hear the rationale for inviting that individual, the reason is that following our last meeting I had a discussion with some elected officials at City Hall. We had a discussion about the proceedings that took place at the last committee meeting, the force of the lease with the proposed

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 30 octobre 1985

The Chairman: Order!

We are resuming consideration of Bill C-76, an Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners. The purpose of today's meeting is to schedule our hearing and the Clerk has given me a list of witnesses who are interested in appearing before the committee.

Would anyone like to comment? Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Madam Chairman, gentlemen, are you referring to the list that we gave you, or to a list prepared by the Clerk based on correspondence he may have received?

The Chairman: It is the list that you sent to the Clerk, which he then gave me.

Mr. Caccia: With your permission, Madam Chairman, I will comment briefly on the availability of the witnesses whose names appear on my list. I am pleased that you have prepared a schedule. I can assure you that I will be here on the fourth, fifth, and sixth of November. On Thursday, the 7th, however, I will be away at the National Congress of the Liberal Party in Halifax.

Insofar as the witnesses on my list are concerned, Madam Chairman, I would ask you to view them with a favourable eye. They are: Mr. Simon Miles, President, Conservation Council of Ontario; Dr. Paul Eagles, Ontario Federation of Naturalists; Mr. Don Pace, Toronto Ornithological Society; Ralph Barton, Harbour Square Residents; David Harris, Island Residents' Association; Ms Jean McDonald, Toronto Field Naturalists; Mr. Rob Nesbitt, Toronto Humane Society; Ms Sarah Miller, Stop Contaminating our Waterfront; Dr. D.V. Weseloh, Friends of the Spit; Mr. Hans Blockpoll, Canadian Wildlife Service; Mr. Steve Curtis, *The Toronto Star*; Mr. Barry Kent MacKay, Royal Ontario Museum; Mr. Ross James, Curator of the Royal Ontario Museum; and Mr. Red Mason, bird control specialist at the Pearson International Airport.

Those are the witnesses that I recommend to the committee, Madam Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Young.

M. Young: J'accepte les témoins proposés par M. Caccia. Je propose qu'on invite un représentant de la ligne aérienne *City Express*, qui offre un service ADAC à partir de l'aéroport des îles de Toronto.

Je vous explique pourquoi. Suite à notre dernière séance, j'ai parlé à des représentants élus qui travaillent à l'hôtel de ville. On a parlé de nos délibérations, du bail prévu dans le projet de loi et des conditions qui s'y rattachent, des modalités d'exploitation et particulièrement de l'interdiction de la construction

[Text]

bill and how they would operate, and specifically on the prohibition about building a tunnel or roadway between the mainland and the island airport. I was advised that City Express has commissioned a feasibility study for such a facility. This struck me as kind of strange considering the prohibition that seems to exist in the lease and the explanation we had last week.

I think it would be kind of valuable to the committee to hear the views of an official from City Express as to how they read the lease, how they see this legislation and how it would affect their future operation of that facility on the Island Airport.

La présidente: Merci.

Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: My immediate impression—and I stand to be corrected—is that the lease has not been written yet. The legislation will enable the lease to be put in place to make whatever action City Express may be contemplating improper within the context of the lease. It may well be that this is part of the urgency for the enabling legislation so that the lease will have some support.

Mr. Young: I am sorry; there seems to be some confusion about this. The Toronto City Council certainly feels that there is a lease in effect, and that the bill does some things . . .

Mr. Forrestall: There is no lease.

Mr. Young: Mr. Forrestall seems to be suggesting that a new lease would have to be negotiated between the Toronto City Council, the Toronto Harbour Commissioners and the federal government. That is certainly not my understanding.

• 1540

It is my understanding—and I stand to be corrected—that the lease is presently in full force for I believe a period of 50 years, and that the legislation we are considering now would be read along with the lease that would determine what the corporation of the City of Toronto's rights are.

La présidente: Monsieur Young, M. Stockfish peut vous répondre.

Mr. Bruce Stockfish (Legal Counsel, Transport Canada): You are correct. The lease agreement is in effect as of June 30, 1983, the three parties being the City of Toronto, the Toronto Harbour Commissioners, and Her Majesty the Queen as represented by the Minister of Transport. That lease is in effect as of June 30, 1983.

Mr. Young: Okay. At the last meeting we had a long discussion about how that island airport would be operated, etc. I was given to believe that the possibility of a tunnel or any infrastructure being built there would be prohibited by that lease. I am kind of curious to find out how the City Express feels they would commission a feasibility study to put that kind of infrastructure in there when it is our understanding that they would not be permitted to do that. I think it would be valuable to hear their point of view whether they have received some legal opinions that we perhaps have not had or whether

[Translation]

entre la terre ferme et les îles d'un tunnel ou d'une route. On me dit que la City Express a l'intention de faire procéder, à ce sujet à une étude de faisabilité, ce qui, étant donné l'interdiction prévue dans le bail et les explications qu'on nous a données la semaine dernière, est plutôt étrange.

Il serait donc souhaitable de convoquer des représentants de la City Express. On pourrait leur demander, à ce moment-là, ce qu'ils pensent du projet de loi, comment ils ont interprété le bail, et quelles seront les répercussions du projet de loi sur l'exploitation de les installations aéroportuaires.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

M. Forrestall: J'ai l'impression—et vous me corrigerez si je me trompe—qu'on a pas encore rédigé le bail. Suite à l'adoption du projet de loi, un nouveau bail sera signé et les projets envisagés par le City Express seront inappropriés aux nouvelles conditions. C'est peut-être d'ailleurs pour cela—pour que le nouveau bail puisse être signé—et que le projet de loi doit être adopté dans les plus brefs délais.

M. Young: Je suis désolé; il semble y avoir confusion. Le conseil municipal de Toronto est convaincu que le bail est toujours en vigueur et que le projet de loi prévoit . . .

M. Forrestall: Il n'a pas de bail en ce moment.

M. Young: M. Forrestall semble dire que le nouveau bail devra être négocié par le conseil municipal de Toronto, les commissaires du havre de Toronto et le gouvernement fédéral. Or, ce n'est pas ce que j'ai cru comprendre.

On me corrigera si je fais erreur mais je crois savoir que le bail actuel a une durée de 50 ans, et que la loi dont nous sommes saisis présentement serait prise en considération avec le bail pour établir les droits de la Corporation de la ville de Toronto.

The Chairman: Mr. Young, Mr. Stockfish can answer.

M. Bruce Stockfish (conseiller juridique, Transport Canada): Vous avez raison. Le bail actuel est entré en vigueur le 30 juin 1983 et les trois parties prenantes sont la ville de Toronto, les commissaires du Port de Toronto et Sa Majesté la reine, représentée par le ministre des Transports. Ce bail est en vigueur depuis le 30 juin 1983.

M. Young: Bien. Lors de la dernière réunion, nous avons longuement discuté de la façon dont l'aéroport de l'île serait exploitée, etc. On m'a alors laissé entendre que la possibilité de la construction d'un tunnel ou toute autre infrastructure serait interdite par ce bail. J'aimerais donc savoir comment la City Express estime pouvoir demander une étude de faisabilité relative à la construction de ce genre d'infrastructure étant donné qu'on nous a dit qu'une construction serait interdite. Il serait utile d'entendre les témoignages des représentants de ces compagnies afin qu'on sache s'ils ont eu accès à d'autres renseignements juridiques que nous ou s'il s'agit tout simple-

[Texte]

they are just taking off in a flight of imagination or flying a trial balloon. I would certainly like to hear about that.

Mr. Forrestall: The special conditions that you ... Do you have a copy of the lease as yet?

Mr. Young: Yes, we requested that at the last committee and it was circulated. I received it that afternoon, I think—and it was helpful, by the way.

Mr. Forrestall: Well, it is quite clearly spelled out. Beyond that, your analogy of kite flying or trial balloons may be accurate; I do not know. However, your rationale for calling this is quite plausible.

Mr. Young: I am curious. The only other thing I might suggest is that on the proposed times for future committee meetings it may present some difficulty in terms of witnesses preparing any kinds of submissions that may be helpful. In that sense, that may detract from any kind of presentation we may receive. I would assume that following this meeting we would notify the individuals and organizations, and that would take a couple of days. If I read the proposed dates, this may make it kind of difficult for them to make an informed presentation to the committee.

La présidente: Voulez-vous poser votre question, monsieur Caccia?

M. Caccia: Merci madame.

On the point just made by Mr. Young, it may well be that some of the organizations listed and indicated are, by virtue of experience made in the past and their own files and knowledge of the subject, in a position to put together a presentation fairly quickly. Thank you.

La présidente: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: The only intervention I would make is that I hope we are not opening up a massive environmental question with these witnesses. It seems to me that the City of Toronto has made its decision as duly elected representatives of the people of that city. Presumably they were satisfied as to the course they were following, and I am not terribly anxious to be the cause of going through a series of hearings that have already been dealt with in the last couple of years. I have only one problem, I suppose, in the procedural sense, and that is again the difficulty of meetings.

• 1545

We have a subcommittee of the standing committee looking into railway pensions. We have our own legislative committee. We have a legislative committee on Bill C-5. As I have indicated informally to the committee, there is a very real likelihood that we will have the passenger transportation legislation and possibly two others very shortly. My difficulty is that I do not believe we have the right to unnecessarily or unduly hold up this particular piece of legislation. I am quite prepared to hear these people as long as we can do it in a fairly tight timeframe. I realize the difficulty this poses for those who have to put briefs together, but presumably they are all professionals in their fields and could at least do justice to it. If

[Traduction]

ment d'un ballon d'essai ou d'imagination de leur part. Enfin, j'aimerais certainement être mis au courant.

M. Forrestall: Les conditions spéciales que vous avez ... Avez-vous un exemplaire du bail?

M. Young: Oui, nous l'avons demandé lors du dernier Comité et il a été distribué. Je l'ai reçu l'après-midi même, je crois, et il m'a été utile.

M. Forrestall: Eh bien, cela y est clairement précisé. À part cela, vos analogies à des cerf-volants ou à des ballons d'essai sont peut-être exactes, et cela prendra quelques jours. Me rapportant cependant aux dates proposées, cela leur laissera peut-être très peu de temps pour préparer un exposé documenté à l'attention du Comité.

M. Young: Je suis curieux. La seule autre chose que je dirai est que les heures proposées de réunion du Comité rendront peut-être difficile pour certains témoins de préparer des mémoires utiles. En ce sens, cette disposition pourrait nuire à la qualité des exposés que nous pourrions recevoir. Je suppose qu'à la suite de cette réunion, nous allons aviser les particuliers et les organisations et que cela prendra quelques jours. Me rapportant cependant aux dates proposées, cela leur laissera peut-être très peu de temps pour préparer un exposé documenté à l'attention du Comité.

The Chairman: Would you like to ask a question, Mr. Caccia?

M. Caccia: Thank you, Madam Chairperson.

Au sujet de la question soulevée par M. Young, il se peut que certaines des organisations figurant ici soient en mesure de préparer un exposé assez rapidement étant donné leur expérience dans le domaine, leurs connaissances et leurs dossiers. Merci.

The Chairman: Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Je dirai simplement que j'espère que nous n'ouvrons pas un dossier environnemental très vaste en faisant venir de tels témoins. Il me semble que les élus de la ville de Toronto ont pris leur décision au nom des citoyens qu'ils représentent. On peut supposer que ces électeurs étaient satisfaits de la façon dont les choses se faisaient, et je ne me réjouis pas particulièrement à l'idée de tenir toute une série d'audiences sur des sujets qui ont déjà été étudiés ces dernières années. Par ailleurs, sur le plan de la procédure, je ne vois qu'une difficulté, c'est encore au sujet du moment choisi pour tenir les réunions.

Un sous-comité du Comité permanent étudiait les pensions des employés ferroviaires. Nous avons notre propre Comité législatif et il y en a un autre saisi du projet de loi C-5. Ainsi que je l'ai déjà dit au Comité, il est assez probable que nous soyons saisis de la législation relative au transport des passagers ainsi que de deux autres projets de loi d'ici peu. Or, à mon avis, nous n'avons pas le droit de retarder sans raison ces projets de loi. Je suis tout à fait disposé à entendre ces témoins pourvu que nous puissions le faire dans une période relativement courte. Je me rends bien compte de la difficulté que cela représente pour ceux qui doivent préparer des mémoires mais on peut supposer que ce sont tous des professionnels, donc à la

[Text]

we could do this and have it completed by the end of the next week, that is fine with me.

I am not opposed to the committee—indeed, the committee has the authority from time to time—paying the normal expenses of people who appear in front of us, but only when we request them. I do not believe I would like to see the committee request all these people. That is a fair-sized bill to deal with when you include air fare, meals and, it may be because we are meeting in the evening, overnight accommodations for a number of them. But within those parameters, I am quite satisfied with all of them.

I might have wanted to have heard from somebody representing the city. We have had counsel for the city attend the last two meetings and he is here in the room with us. I am sure if we need him that he would be quite pleased to take the four steps over to the table.

With those provisos, I am quite happy with it.

La présidente: Oui, M. Caccia.

M. Caccia: Madame la présidente, brièvement pour répondre à l'intervention du secrétaire parlementaire,

It is true, as he says, that there is an endorsement by the City of Toronto. Nevertheless, on any piece of legislation, if we were to limit ourselves to endorsement or a position by the local municipality, our list of witnesses would be virtually wiped out. It would not add to the quality and substance of the process, and therefore the necessity of expanding the witnesses. As to the point of his concern about holding up the legislation, I want to assure him that there is certainly not that intention on our part. As to his desire for a tight timeframe, it seems to me that by the end of next week, with the three hearings you have proposed—I am sorry I cannot give you my concurrence for the fourth, on Thursday, for the reasons I mentioned earlier—we could hear the witnesses who wish to come. Finally, as to the travel expenses, they are the cost of the democratic process. I would hope that travel expenses, at least, will be covered by this committee. Thank you.

La présidente: Cela prendrait une motion du Comité, attendons d'avoir le quorum. Oui, monsieur Young.

Mr. Young: Being the chairman of a legislative committee myself, I think it is only reasonable that we lay down some ground rules. If 100 people from some organization want to appear as witnesses, of course that is totally unreasonable. What some committees have done is say they will invite organizations but will only pick up the expenses of one person, rather than a number they decide to choose. I think it is perfectly reasonable to say that on request, if the witness requests assistance, we certainly consider it, but I do not think it should be an unnamed number. Obviously if someone happens to live in Ottawa, which the representative from City Express may do, there would not be any expenses incurred then. Of course, if Mr. Murphy is still playing a watching role on this committee and if the city so chooses to designate him as

[Translation]

hauteur de la situation. En conséquence, si nous pouvons terminer ces audiences à la fin de la semaine prochaine, je n'y verrais pas d'objection.

Je ne m'oppose pas au fait que le Comité rembourse les dépenses normales des témoins que nous convoquons mais seulement lorsque c'est nous qui les appelons à témoigner. Je ne voudrais pas que le Comité appelle tous ces gens à témoigner. La note monte très vite lorsqu'on englobe le billet d'avion, les repas et l'hébergement pour un certain nombre de témoins. Mais cela dit, je suis satisfait de la présence de tous.

J'aurais peut-être aimé entendre le témoignage de quelqu'un représentant la ville. Un avocat de la ville a bien assisté aux deux dernières séances et il est d'ailleurs ici dans la pièce. Je suis sûr que si nous avons besoin de lui, il sera tout à fait disposé à s'approcher de la table des témoins.

À ces réserves près, je suis satisfait de ce projet.

The Chairman: Yes, Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Madam Chairwoman, I would briefly like to answer to the Parliamentary Secretary.

Ainsi que l'a dit ce dernier, il est vrai que la ville de Toronto a donné son aval à ce projet. Néanmoins, quel que soit le projet législatif dont nous soyons saisis, si nous devons nous limiter à approuver une position prise par une municipalité, notre liste de témoins disparaîtrait. Cela n'ajouterait rien à la qualité de nos travaux ni au besoin que nous avons d'augmenter le nombre de témoins. Pour ce qui est de son inquiétude que nous retardions l'adoption de lois, je tiens à assurer M. Forrestall que telle n'est certainement pas notre intention. Il mentionne ensuite une période d'étude assez brève, et il me semble que d'ici la fin de la semaine prochaine, si nous tenons les trois audiences proposées car je ne pourrai pas vous donner mon accord pour la quatrième, le jeudi, pour les raisons que je vous ai citées plus tôt, nous pourrions entendre les témoins qui veulent bien venir. Enfin, pour ce qui est des dépenses de déplacement, il s'agit d'un coût lié au processus démocratique. J'espère donc que le Comité remboursera au moins les frais de déplacement. Merci.

The Chairman: We would need a motion from the committee, but let us wait until we have the quorum. Yes, Mr. Young.

M. Young: À titre de président d'un comité législatif moi-même, il ne me paraît que raisonnable que nous établissions certaines règles. Si une centaine de personnes d'un organisme quelconque désirent témoigner, cela sera manifestement tout à fait déraisonnable. Mais dans tels cas, des comités ayant invité les organisations se sont engagés à ne rembourser que les dépenses d'une seule personne plutôt que d'un certain nombre. Si le témoin demande à être défrayé, il serait parfaitement raisonnable d'en envisager la possibilité. Mais le montant ne doit pas être arbitraire. Si le témoin habite à Ottawa, ce qui peut être la situation du représentant de la *City Express*, il n'y aura pas de frais de déplacement. Évidemment, si c'est toujours M. Murphy qui s'occupe de suivre les délibérations du Comité et que la ville décide de le désigner comme représentant, il n'y aura pas non plus de frais de déplacement.

[Texte]

a representative of the city's point of view, there may not be any expenses there.

[Traduction]

• 1550

La présidente: La pratique habituelle est la suivante: on n'offre pas tout de suite aux gens de défrayer leurs frais, on attend qu'ils en fassent la demande. De toute façon, il faut attendre le quorum avant de prendre une décision.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Forrestall?

Mr. Forrestall: No, I was going to make the observation that perhaps by the end of this year we will have some 35 or 40 legislative committees in operation, and if we attempted to bring 10, 30 or 40 witnesses we are getting into an extraordinarily large cost. It is of course the price of democracy and democratic action, and I think everyone agrees with that, but there is a reasonable price and there is a degree of unreasonableness. However, other than that, I have given those understandings that we can finish it up; we can hear two or three at a time. Perhaps Mr. Caccia could tell us if all of these people have indicated to him that they would like to attend.

Mr. Caccia: They have not indicated it to me personally, but I know from indirect conversations that a good percentage or a good portion of the people listed there would be very anxious to be heard.

Mr. Forrestall: That is fine. I do not know that we would need a motion, really. Do we?

La présidente: J'ai une suggestion à vous faire. Je viens de regarder attentivement la liste que vous m'avez soumise, monsieur Caccia, et réfléchi à la recommandation de M. Young. Je vous suggère de choisir six témoins en tout dont trois, parmi votre première liste de naturalistes et d'écologistes et trois autres, parmi vos experts. Nous pourrions entendre ces témoins en début de semaine, tel que convenu, et étudier le projet de loi minutieusement, article par article, jeudi, le 7 novembre. Qu'en pensez-vous?

Mr. Forrestall: Agreed.

La présidente: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Madame la présidente, je dois prendre l'avion et je suis fort pressé. Si vous décidiez des trois premiers, il s'agirait de...

La présidente: Non, non! Trois de la première liste que je laisserais à votre discrétion: ceux qui seraient, selon vous, les meilleurs, les plus importants de la première liste. On pourrait retenir *City Express* de M. Young dans la deuxième série et choisir deux autres experts pour un total de six témoins, soit deux par réunion.

M. Caccia: J'ai déjà réduit ma liste avant de l'écrire en éliminant plusieurs noms et organisations. Comme je l'ai dit à M. Marshall, deux tiers seulement, de ceux qui sont sur la liste seront disposés à venir à Ottawa. Je crains de ne pouvoir vous appuyer à réduire cette liste de moitié.

The Chairman: The normal practice is not to offer to reimburse people; we wait until they ask us. In any case, we have to have a quorum before we make any decisions.

Do you have something to add, Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Non. Je tiens simplement à signaler que d'ici la fin décembre, nous aurons créé quelques trente-cinq ou quarante comités législatifs. S'il fallait toujours faire comparaître dix, trente ou quarante témoins, les frais seraient extrêmement élevés. C'est bien sûr le prix qu'on doit payer pour vivre dans une société démocratique et je suis certain que tout le monde accepte de le payer. Ce prix, cependant, peut-être raisonnable ou déraisonnable. Nonobstant tout cela, j'ai accepté la liste de témoins et je crois qu'on arrivera à tous les entendre; ils pourront comparaître deux ou trois à la fois. M. Caccia pourrait peut-être nous dire si toutes les personnes dont le nom figure sur la liste ont indiqué qu'elles voulaient comparaître.

M. Caccia: Elles ne me l'ont pas indiqué à moi; mais je sais, pour en avoir parlé à d'autres, qu'un bon pourcentage d'entre elles tiennent absolument à comparaître.

M. Forrestall: C'est très bien. Faut-il déposer une motion? Est-ce nécessaire?

The Chairman: I have a suggestion to make. I have just taken a closer look at your list, Mr. Caccia, and reflected on Mr. Young's recommendation. I would suggest that you choose six witnesses, three from the list of naturalists and ecologists and three from the list of experts. We would hear them at the beginning of the week, as agreed, and go into clause-by-clause on Thursday, November 7, 1985. What do you think.

M. Forrestall: D'accord.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: I am very much pressed for time, Madam Chairman, as I have a plane to catch. If you chose the first three witnesses, it would be...

The Chairman: No, no! I would leave it up to you to choose three from the first list: Those who you feed would be the best or most important witnesses. In the second group, we could hear *City Express*, as Mr. Young suggested, and choose two other experts for a total of six witnesses. This would mean hearing two per meeting.

Mr. Caccia: Before drafting my list, I had already scaled it down by eliminating a number of people and organizations. As I told Mr. Marshall, only two-thirds of those who are on the list would be prepared to come to Ottawa. I am afraid that I cannot support your suggestion that the number of witnesses be halved.

[Text]

• 1555

Je préférerais que notre greffier les appelle individuellement pour savoir s'ils sont disponibles. Par cette procédure, la sélection se fera tout naturellement. Je vous laisse ma recommandation.

La présidente: Monsieur Nowlan, vous aviez une remarque à faire tout à l'heure?

Mr. Nowlan: Yes, but I did not know about the list and the two points of view. I was just thinking about what Mr. Caccia just said, about catching a plane. There is an expectation the bells are going to ring fairly soon and I do believe we may be sitting here a long time to get the formal quorum to pass a motion. I came in a little late, but I gather there is general agreement on the business of the committee, Madam Chairperson. It is not a steering committee, I know, but it could be approved Monday.

We will make sure that we get the numbers here to make any necessary motion. But frankly, if it is all by agreement, perhaps you do not need the formal motion.

An hon member: Saved by the bell.

Mr. Forrestall: May I ask whether it requires a motion?

An hon. Member: No.

Mr. Nowlan: If no motion is required, then an agreement is all that is required. So if everybody is agreed... I think we will sit here a long time before we get many more members.

La présidente: Je ne suis pas d'accord pour qu'on entende tous les gens de la liste que vous avez soumise, monsieur Caccia. Je vous ai suggéré un compromis qui semble quand même équitable. Six témoins à moins que vous soyez d'accord pour qu'on appelle le vote et qu'on procède un par un?

M. Caccia: Madame la présidente, il n'y a rien à perdre en invitant ceux qui sont sur la liste. Je parle du pouvoir discriminatoire pour décider qui doit être invité ou non? Le même critère s'applique pour vous aussi parce que nous ignorons l'importance de leur point de vue. Il serait préférable pour le Comité, s'il veut faire un bon travail, d'inviter ceux qui sont prêts à venir à Ottawa.

La présidente: Monsieur Caccia, pouvez-vous faire parvenir les numéros de téléphone à M. Morawski pour qu'il puisse commencer à y travailler?

M. Caccia: Oui. Merci madame.

La présidente: Très bien. Monsieur Young.

Mr. Young: I was going to suggest something similar, because Mr. Caccia indicated that he had not spoken personally with the groups he had suggested. It may very well be that not all of them would want to appear before the committee. It seems to me, Madam Chairperson, if it may be of assistance to you, that perhaps we should ask the clerk to phone these suggested witnesses, to see what we have a hold of on Monday at the first reading.

[Translation]

I would prefer to have the clerk call them individually to see whether they are available. The selection process will be automatic. That is my recommendation.

The Chairman: You had a comment, Mr. Nowlan?

M. Nowlan: Oui, mais je ne savais pas qu'il y avait une liste et qu'il y avait, aussi divergence d'opinions. M. Caccia vient de dire qu'il avait un avion à prendre et c'est à cela que je pensais. Il est fort probable que les cloches vont sonner et qu'on ne pourra donc pas attendre d'avoir le quorum pour adopter la motion. Je suis arrivé avec un peu de retard, mais j'ai l'impression, madame la présidente, qu'on s'entend sur le programme. Je sais que nous ne sommes pas le comité directeur, mais j'ai l'impression que le programme pourrait être adopté dès lundi.

On ferait en sorte que le quorum soit atteint pour qu'on puisse, au besoin, adopter des motions. Mais si nous sommes tous d'accord, ce ne sera peut-être pas la peine de déposer une motion.

Une voix: Voilà donc les cloches. On est sauvé.

M. Forrestall: Puis-je demander s'il faut déposer une motion?

Une voix: Non.

M. Nowlan: Si l'on n'a pas de besoin de déposer de motion, il suffit de s'entendre. Si tout le monde convient... Il est fort peu probable que d'autres députés se présentent.

The Chairman: I do not agree that we should hear everyone on your list, Mr. Caccia. I have suggested a compromise which I feel is fair. We will hear six witnesses unless you agree to go down the list and put each one to a vote.

Mr. Caccia: We have nothing to lose, Madam Chairman, by asking all of the people on my list to appear. I am talking about the discriminatory power to decide who will appear and who will not. The same thing applies to you because we do not know how important their views are. If the committee wants to do things properly, it would be better to invite everyone who is prepared to come to Ottawa.

The Chairman: Could you send Mr. Morawski the telephone numbers, Mr. Caccia, so that he can get to work on it?

Mr. Caccia: Yes. Thank you, Madam Chairman.

The Chairman: Fine. Mr. Young.

M. Young: J'allais justement proposer quelque chose de semblable. M. Caccia n'a pas rejoint, personnellement, les personnes qu'il a proposées. Il est fort probable que certaines d'entre elles ne veulent pas comparaître. Il serait peut-être souhaitable, madame la présidente, de demander au greffier de téléphoner aux personnes qu'on propose d'inviter. Lundi, à la première lecture, on verra où l'on en est.

[Texte]

La présidente: Tout le monde est d'accord? M. le greffier peut faire les démarches pour contacter les témoins?

Some hon members: Agreed.

Mr. Nowlan: Perhaps if everyone wants to come, then a decision may have to be made along the lines you suggest.

The Chairman: Okay.

Mr. Forrestall: Right on. Thank you, Madam Chairman. You conduct a beautiful meeting.

Mr. Young: Oh, one other matter . . .

La présidente: Oui, monsieur Young.

Mr. Young: It seems to me that to hear witnesses we should have some understanding of what is required. I would propose there be the chairman, a member from the government side, and one member from the opposition, for the purpose of hearing witnesses.

Mr. Forrestall: That is acceptable, but . . .

La présidente: Il y a déjà une motion de passée à ce sujet, monsieur Young.

Mr. Young: There has been.

Mr. Forrestall: Yes, and we precluded that because of the enormous difficulty. Once we start a precedent, then we are tied to it, and it is very difficult . . .

Mr. Young: I thought that was the practice now in these legislative committees.

Mr. Forrestall: I hope it will become the practice, but I do not want us bound by it, because of the difficulty . . . Mr. Caccia will not be here on Thursday, and if somebody . . .

Mr. Young: Not the Official Opposition; I said the opposition.

Mr. Forrestall: Yes, I know you said the opposition. We know he is not going to be there. And God, in his wisdom, may deign that you will be tied up somewhere else. Then we would not be able to do anything else.

La présidente: Monsieur Young, c'est une des premières propositions passées au tout début. Oui, monsieur Holtmann.

• 1600

Mr. Holtmann: Madam Chairman, in regard to the particular question that was just raised, with all due respect, the meeting could be held up with witnesses present just by the absence of opposition members if they so choose to hold up the legislation. We would hope that would not happen but I think you have to be careful if you say it is necessary for a member of the opposition to be there, because if he does not show the committee's work can be held up. It is incumbent upon them to see to it that they get there if they so . . . you know.

La présidente: On n'a pas à débattre cette question de nouveau, le Comité s'y étant déjà penchée et la résolution adoptée tout de suite à la première journée.

[Traduction]

The Chairman: Does everyone agree? The clerk will take steps to get in touch with the witnesses?

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Si tout le monde veut comparaître, il va peut-être falloir faire ce que vous avez proposé.

Le président: D'accord.

M. Forrestall: C'est parfait. Merci, madame la présidente. Vous menez bien votre barque.

M. Young: Il y a autre chose . . .

The Chairman: Yes, Mr. Young.

M. Young: Avant de commencer les audiences, il faut établir les règles. Il faudrait que, pour entendre des témoignages, la présidente soit présente et le gouvernement et l'opposition soient représentés.

M. Forrestall: C'est parfaitement acceptable, mais . . .

The Chairman: We have already had a motion on that, Mr. Young.

M. Young: Il y en a déjà eu une?

M. Forrestall: Oui, et nous l'avons rejetée à cause des difficultés qu'elle imposerait. Une fois le précédent établi, nous sommes contraints et il devient extrêmement difficile . . .

M. Young: Je croyais que, dans les comités législatifs, c'était la pratique habituelle.

M. Forrestall: J'espère que ce sera le cas, mais je ne veux pas être lié, à cause des difficultés . . . M. Caccia ne pourra pas être là jeudi et si quelqu'un . . .

M. Young: Je n'ai pas parlé de l'Opposition officielle, mais de l'opposition tout court.

M. Forrestall: Je le sais. Nous savons qu'il ne sera pas là. Et le bon Dieu, dans sa sagesse, va peut-être décider que vous serez, vous-même, occupé ailleurs. À ce moment-là, on ne pourra rien faire.

The Chairman: That is one of the first proposals we had at the very beginning, Mr. Young. Yes, Mr. Holtmann.

M. Holtmann: Sauf votre respect, madame la présidente, les députés de l'Opposition pourraient, s'ils le voulaient, nous empêcher, par leur absence, d'entendre des témoignages. Nous espérons, bien sûr, que cette éventualité ne devienne pas réalité, mais il faut bien réfléchir avant d'exiger la présence d'un député de l'Opposition, car si celui-ci ne se présente pas, le Comité ne pourra pas siéger. C'est au député lui-même qu'il incombe d'assurer sa présence, s'il veut bien . . . Enfin, vous savez.

The Chairman: We do not have to go into this again now, since the committee has already dealt with it and the resolution was passed the first day.

[Text]

Mr. Young: I agree with you, Madam Chairman. I was not aware that the motion had already been passed and should not be redebatable.

Mr. Holtmann: Neither was I. But then, I just came here to help out in any way I could, you see.

La présidente: D'accord. La séance est levée.

Monday, November 4, 1985

• 1549

La présidente: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-76. Nous entendons aujourd'hui deux témoins: M. Victor Pappalardo, président de City Express et M. John Bulger, conseiller juridique.

Nous procéderons de la façon suivante . . .

M. Caccia: Madame, j'invoque le Règlement.

La présidente: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Madame la présidente, je voudrais tout d'abord vous remercier pour un ordre du jour qui nous permet de recevoir et de poser des questions aux témoins.

• 1550

Comme je vous l'ai indiqué, la semaine dernière, jeudi prochain pose un problème. Le Parti libéral du Canada organise une convention nationale. Madame la présidente, une tradition veut que nous respections les conventions nationales de chaque parti. On a toujours fait preuve de flexibilité sur à sujet. Je voudrais demander si vous et les membres de ce Comité êtes d'accord pour changer le programme et de convoquer les témoins de jeudi prochain, pour le mercredi précédent, de commencer la séance en après-midi et d'entendre tous les témoins que vous avez invités. Madame la présidente, j'invoquerai à nouveau le Règlement dès que nous aurons régler ce premier point. Merci.

La présidente: Merci, monsieur Caccia. Êtes-vous d'accord, Monsieur Forrestall?

Mr. Forrestall: Certainly it has been a tradition of the House, and I think we are quite prepared to accommodate the members of the Official Opposition on that. I would still be hopeful that the committee might find themselves in a position by Wednesday to have made very significant progress. Indeed, if it is possible for us to get to clause-by-clause, I would appreciate that even more. But certainly the request is a very normal one, and in keeping with the process and tradition we are quite prepared to accede to that.

La présidente: Accepté?

Mr. Young: do you agree?

Mr. Young: We are quite prepared to accommodate Mr. Caccia.

[Translation]

M. Young: Je suis tout à fait d'accord, madame la présidente. Je ne savais pas que la motion avait déjà été adoptée et qu'elle ne doit pas être débattue une deuxième fois.

M. Holtmann: Je ne le savais pas, moi non plus. Mais, après tout, je ne suis venu que pour vous prêter main-forte.

The Chairman: Agreed. The meeting is adjourned.

Le lundi 4 novembre 1985

The Chairman: We resume consideration of Bill C-76. Our two witnesses today are Mr. Victor Pappalardo, President of City Express, and Mr. John Bulger, Legal Counsel.

We will proceed as follows . . .

Mr. Caccia: Point of order, Madam Chairperson.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Madam Chairperson, I would like first of all to thank you for today's meeting which allows us to receive submissions and to put questions to the witnesses.

As I indicated to you last week, the Liberal Party of Canada holds its national convention and we will not be able to sit next Thursday. Madam Chairperson, we have traditionally respected the national conventions of each party. We have always been flexible on this point. I would like to ask you if the members of the Committee would agree to change the agenda and call next Thursday's witnesses on Wednesday, start the meeting in the afternoon and hear all the witnesses you have invited. Madam Chairperson, I will raise another point of order as soon as we have taken care of this first issue. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Caccia. Do you agree, Mr. Forrestall?

M. Forrestall: Effectivement, la tradition le veut, et je crois que nous sommes tout à fait disposés à donner suite à la demande des députés de l'opposition officielle. J'espère toutefois que les travaux du Comité auront avancé de façon appréciable d'ici mercredi. Et je vous serais d'autant plus reconnaissant si nous pouvions passer à cette date-là à l'examen article par article du projet de loi. Mais la demande du député est tout à fait normale et s'inspire de la tradition; c'est la raison pour laquelle nous sommes tout à fait disposés à accéder à sa demande.

The Chairman: Agreed?

Monsieur Young, êtes-vous d'accord?

M. Young: Nous sommes tout à fait disposés à accéder à la demande de M. Caccia.

[Texte]

La présidente: Le greffier essaiera d'organiser la réunion et tentera de convoquer les témoins pour 15h30; il verra à ce qu'on puisse siéger jusqu'à 19h30 ou 20h00.

M. Caccia: Madame la présidente, je vous remercie beaucoup. Je comprends bien l'esprit de l'intervention du secrétaire parlementaire mais je ne peux pas lui donner une réponse positive au début de l'étude du projet de loi C-76. Le débat sur le projet de loi C-76 commencera une autre journée alors que le Comité convoquera une séance après avoir entendu les témoignages.

Madame la présidente, j'invoque le Règlement, une seconde fois. Le témoin présent aujourd'hui, M. Mason, ornithologiste, m'a dit que lorsqu'il a parlé de la question de per diem pour se rendre à Ottawa, une dépense de 150\$, le greffier lui a dit de soulever la question au Comité. Comme vous le savez, une décision a été prise pour les frais de voyage seulement.

• 1555

Si la question des dépenses de M. Mason est une question isolée, je suis prêt à faire une proposition sur le montant de 150\$ qui a déjà été discuté avec le greffier du Comité. Il faut reconnaître que M. Mason travaille à son propre compte. Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Caccia, vous savez que pour prendre des décisions sur le paiement des frais des témoins, il faut avoir quorum. Dès qu'on l'aura, on prendra ces décisions. Vous savez pertinemment aussi que, lors de la dernière réunion, on a décidé de défrayer les dépenses de ceux qui en feraient la demande.

Nous entendrons maintenant M. Pappalardo, président de *City Express*, et M. John Berger, conseiller juridique. Nous entendrons ensuite M. Red Mason, ornithologiste. Nous procéderons comme suit: nous accorderons vingt minutes pour présenter un mémoire; s'il n'y a pas de mémoire, nous procéderons à la période des questions. Dix minutes seront accordées aux représentants du Parti libéral, aux représentants du NPD et aux représentants du Parti progressiste conservateur. D'accord?

M. Caccia: Merci, madame la présidente. Je laisserai M. Young parler le premier avec les représentants de *City Express*.

La présidente: Avez-vous une déclaration à faire?

M. Victor Pappalardo (président, City Express): Une correction, madame la présidente, il s'agit de maître Bulger et non pas Berger.

La présidente: Excusez-moi, j'avais pensé que c'était un «e».

Mr. Pappalardo: We are all yours. Go ahead, John.

Mr. John Bulger (Legal Counsel, City Express): *Bonjour, madame la présidente, ladies and gentlemen.* First of all, we would like to point out that we were asked to come to this particular committee meeting. It was not at our own behest that we came along. Apparently, it was Mr. Young from the NDP who asked that we come along. As a result, we do not have a formal written presentation to make, and after a few comments that I would like to make as far as the legal nature

[Traduction]

The Chairman: The clerk will try to organize the meeting and to call the witnesses for 3.30 p.m. so that we can sit until 7.30 p.m. or 8.00 p.m.

Mr. Caccia: Thank you very much, Madam Chairperson. I understand the position of the Parliamentary Secretary but I cannot give him an affirmative answer as to the clause-by-clause consideration of Bill C-76. The discussion on Bill C-76 will start after the Committee has heard all submissions.

Madam Chairperson, I would like to raise another point of order. Today's witness, Mr. Mason, an ornithologist, told me that when he raised the per diem issue which amounts to \$150.00 to travel to Ottawa, the clerk told him to raise it at the committee meeting. As you know, only the travel expenses have been taken care of by the committee.

If Mr. Mason's expenses are an isolated question, I am ready to move a motion about the amount of \$150 which has already been discussed with the Clerk of the Committee. We have to realize that Mr. Mason is self-employed. Thank you, Madam Chairman.

The Chairman: Mr. Caccia, you know very well that we need a quorum to make any decisions about the payment of witnesses expenses. As soon as I see a quorum, we will be able to make that kind of decision. You know very well that, at the last meeting, we decided to refund the witnesses who request it.

Now, I will recognize Mr. Pappalardo, Chairman of *City Express*, and Mr. John Burger, Legal Counsel. Then, we will welcome Mr. Red Mason, Ornithologist. We will proceed as follows: each group will be allowed 20 minutes to make their presentations; if there is no brief, we will proceed directly with the questions. Ten minutes will be available to the members of the Liberal Party, 10 minutes for the NDP and 10 minutes for the Conservative Party. Do you agree?

Mr. Caccia: Thank you, Madam Chairman. I will let Mr. Young initiate the discussion with the witnesses from *City Express*.

The Chairman: Do you have a statement?

Mr. Victor Pappalardo (Chairman, City Express): I just want to point out, Madam Chairman, that my legal counsel's name is Mr. Bulger and not Berger.

The Chairman: I am sorry, I thought it was an "e".

M. Pappalardo: Nous vous écoutons, John.

M. John Bulger (conseiller juridique, City Express): *Good morning, Madam Chairperson, mesdames et messieurs.* Nous tenons tout d'abord à vous signaler que ce n'est pas à notre demande que nous comparaissons aujourd'hui, mais plutôt parce que vous nous avez priés de le faire. Apparemment, c'est M. Young, du NPD, qui aurait demandé que nous soyons convoqués. Nous n'avons donc pas préparé de texte écrit, mais j'aimerais quand même vous faire quelques observations en ce

[Text]

of the bill is concerned, Mr. Pappalardo has a few remarks that he would like to make.

Thanks to Mr. Morawski, we received a copy of the proposed legislation on Thursday evening, and in the short time we have had to review it, it does seem to us that the nature of the legislation is as Mr. Forrestall, I believe, explained at one of the committee hearings in the past week; namely, it is enabling legislation passed further to and in conjunction with the lease agreement among the City of Toronto, Transport Canada and the Toronto Harbour commissioners. As far as we can see, the legislation does not change anything as far as the lease agreement is concerned, and in that respect, we do not feel we have any specific remarks to address to that legislation.

Having said that, I would like to pass the microphone to Mr. Pappalardo, who has a few remarks regarding the general situation.

La présidente: Merci. Monsieur Pappalardo.

M. Pappalardo: Merci. Madame la présidente, ladies and gentlemen, basically I follow straight along with the comments of my colleague, Mr. Bulger. Quite sincerely, I do not really understand why we were asked to come here today to give our opinion on a piece of legislation being put forward. However, we are prepared to answer any questions that are pertinent to this document and, likewise, any other questions we feel we would have the capability of responding to in a proper manner.

So, Madam Chairman, the only thing I can say is that we are open for discussion in a question period, and if it is available, we will co-operate and give everything we can.

• 1600

La présidente: Merci, monsieur Pappalardo.

Monsieur Young.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairperson.

I have only a couple of very brief questions to ask you. As other questions are asked I may be stimulated to follow that up, but immediately I have only a couple.

Has City Express commissioned any feasibility study on constructing an infrastructure for transportation between the mainland and the Toronto Island Airport?

Mr. Pappalardo: We are not as formal as you make it sound to be. We have not commissioned any different possibilities of communicating between the airport facility and the mainland. That is all.

Mr. Young: I had heard that and I was curious to see how you would read that, given the particular provisions of the lease which seemed to indicate clearly that kind of infrastructure would not be permissible.

Mr. Pappalardo: Everything we have done thus far, including the introduction of DASH-8 aircraft, have been done in compliance with going to the Toronto Harbour Commission and city council, etc., all within the provisions of the lease, to

[Translation]

qui concerne les conséquences juridiques du projet de loi; après quoi, je donnerai la parole à M. Pappalardo qui a lui aussi quelques observations à vous faire.

Grâce à M. Morawski, nous avons reçu un exemplaire du projet de loi jeudi soir, de sorte que nous n'avons guère eu de temps pour l'étudier; il nous semble cependant que la nature du projet de loi correspond à la description qu'en a faite M. Forrestall à l'une de vos réunions de la semaine dernière, à savoir que ce projet de loi est destiné à donner force de loi à un bail qui a été signé entre la ville de Toronto, le ministère fédéral des transports et les commissaires du port de Toronto. À première vue, ce projet de loi ne semble pas modifier le bail en soi, et nous n'avons donc pas d'observations précises à faire à cet égard.

Cela dit, je vais maintenant donner la parole à M. Pappalardo, qui a quelques remarques à vous faire sur un plan plus général.

The Chairman: Thank you. Mr. Pappalardo.

Mr. Pappalardo: Thank you, Madam Chairperson.

mesdames et messieurs, je prends en quelque sorte la relève de mon collègue M. Bulger. Très franchement, je ne comprends pas très bien pourquoi on nous a convoqués aujourd'hui au sujet du projet de loi dont vous avez été saisis. Cependant, nous sommes prêts à répondre aux questions que vous nous poserez au sujet de ce document et à toutes celles auxquelles nous pensons être en mesure de vous donner une réponse adéquate.

Cela dit, madame la présidente, la seule chose que je puisse vous dire est que nous sommes prêts à passer à la discussion et à répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Pappalardo.

Mr. Young.

M. Young: Merci, madame la présidente.

Je n'ai que quelques brèves questions à vous poser pour l'instant, mais celles que vous poserez mes collègues m'inciteront peut-être à vous en poser d'autres, tout à l'heure.

J'aimerais savoir si *City Express* a fait étudier la possibilité de construire une infrastructure routière quelconque entre la terre ferme et l'aéroport des îles de Toronto?

M. Pappalardo: Il n'y a rien d'aussi officiel que ce que vous laissez entendre. Nous n'avons pas fait faire d'étude à ce sujet, si ce n'est une évaluation des différents modes de liaison possible entre la terre ferme et l'aéroport. C'est tout.

M. Young: C'est ce que j'avais entendu dire et j'étais donc curieux de savoir ce que vous en pensiez, étant donné que certaines dispositions du bail stipulent très clairement que ce genre d'infrastructure ne sera pas autorisé.

M. Pappalardo: Tout ce que nous avons fait jusqu'à présent, y compris la mise en service de l'avion DASH-8, était conforme au règlement de la Commission du port de Toronto et de la municipalité... À ma connaissance, certaines dispositions

[Texte]

make modifications. And to the best of my understanding and knowledge, within the lease there are provisions that permit change, subject to proper approvals and ratification by the interested parties.

Mr. Young: By the parties to the lease.

Mr. Pappalardo: The parties of the lease. So we have not been circumventing anything of that nature.

Mr. Young: Okay. The DASH-7 began the service when—in 1974?

Mr. Pappalardo: No. The DASH-7 began service in 1984 at Toronto Island Airport on September 13 into commercial service. It was there before on the basis of maintenance and flight training, etc.

Mr. Young: How many flights annually did you have at that time?

Mr. Pappalardo: Prior to the DASH-7?

Mr. Young: No, when the DASH-7 was in service.

Mr. Pappalardo: Let me put it this way . . .

Mr. Young: If you do not have these figures with you, I understand . . .

Mr. Pappalardo: I can give you very close estimates. It is just a question of multiplying it. We work on a daily, weekly, and monthly basis. We were operating eight flights a day, starting in March 1985. Starting in September 1984 we were flying five flights a day out of Toronto Island Airport with the DASH-7, plus an additional four flights a day with the Saunders 19-seater turbo-prop aircraft.

Mr. Young: The Minister, when he introduced the bill in the House, and the Parliamentary Secretary gave us much the same figures, where they projected that by 1990 there would be an increase in some 44,000 aircraft movements from the island airport, with an increase in passenger movements of some 153,000 annually, which is a fairly massive increase.

Mr. Pappalardo: It seems massive, but it does not have any major effects . . . First of all, the numbers that you are talking about, Mr. Young . . .

Mr. Young: I do not know where he got them from.

Mr. Pappalardo: To be very sincere, I would rather not comment on them because I do not know where they are from. I can tell you that if you take our numbers on a daily basis—today when we were just flying the DASH-7s we were flying nine flights a day out of there, times 250 days of weekdays, and you are into about 2,200 flights out of the airport and another 2,200 in. That capacity, in terms of total seat availability, for about 4,500 flights basically would give you a capacity of 200,000-plus passengers available seats. I wish I could say to you today that we had filled every one of those seats—we would be laughing. But quite sincerely, our record speaks for itself in this past year. We are carrying in the

[Traduction]

du bail prévoient que toute modification doit être approuvée et ratifiée par les parties intéressées.

M. Young: Vous voulez parler des parties signataires du bail.

M. Pappalardo: Oui. Nous n'avons donc contrevenu à aucune modalité de ce bail.

M. Young: Bien. Le DASH-7 est entré en service quand . . . en 1974?

M. Pappalardo: Non. C'est le 13 septembre 1984 que le DASH-7 est entré en service commercial à l'aéroport de Toronto. Auparavant, on l'utilisait déjà pour l'entraînement des mécaniciens et des pilotes, etc.

M. Young: À l'époque, cet appareil décollait combien de fois par an?

M. Pappalardo: Avant le DASH-7?

M. Young: Non, quand le DASH-7 est entré en service.

M. Pappalardo: Permettez-moi de formuler ma réponse de cette façon . . .

M. Young: Je comprendrais tout à fait que vous n'ayez pas ces chiffres avec vous . . .

M. Pappalardo: Je peux vous donner des approximations assez précises. Il suffit simplement de multiplier. Nous calculons nos vols au jour, à la semaine et au mois. Nous avons assuré huit vols par jour depuis mars 1985. En septembre 1984, nous en avions cinq par jour à partir de l'aéroport des îles de Toronto, et je parle toujours du DASH-7, plus quatre autres par jour avec le turbo-propulseur Saunders à 19 places.

M. Young: Lorsque le ministre a présenté ce projet de loi en Chambre, et son secrétaire parlementaire nous a par la suite redonné les mêmes chiffres, il prévoyait que d'ici à 1990, le nombre de décollages et d'atterrissages dans cet aéroport augmenterait d'environ 44,000, et que le nombre de passagers augmenterait d'environ 153,000 par an, ce qui est assez considérable.

M. Pappalardo: Peut-être, mais cela n'a pas de conséquences importantes sur . . . Tout d'abord, les chiffres que vous avez cités, monsieur Young . . .

M. Young: Je ne sais pas où le ministre les a trouvés.

M. Pappalardo: Très franchement, je ne ferais pas de commentaires à leur sujet puisque je ne sais pas d'où ils viennent. Par contre, vous pouvez croire nos chiffres à nous: avec les DASH-7, nous assurons neuf vols par jour à partir de cet aéroport, si vous multipliez ce chiffre par 250 jours de semaine, cela vous fait à peu près 2,200 décollages et 2,200 atterrissages dans cet aéroport. En ce qui concerne le nombre total de places, ces 4,500 vols environ vous donnent une capacité d'accueil de plus de 200,000 passagers. J'aimerais bien pouvoir vous dire aujourd'hui que tous nos vols étaient pleins, mais ce serait une plaisanterie. Très franchement, nos chiffres sont très clairs là-dessus. Nous transportons de 12,000

[Text]

neighbourhood of 12,000 to 13,000 passengers a month in and out of the island.

• 1605

Mr. Young: Do you have a projected increase in the number of DASH-7 and DASH-8 flights from the island airport over, say, the next four and a half years?

Mr. Pappalardo: No. We do not have a four-and-a-half-year projection. We do have a projection that is basically done on the basis of 12 to 18 months ahead of schedule and that relates to deliveries of aircraft from de Havilland and the market demand, naturally, and the profitability of the company.

Mr. Young: One last question: City Express has been fairly successful from the island and I wonder whether that success would lend itself to any increased pressure on that service to introduce jets, corporate jets, that kind of thing, as a part of your service over . . .

Mr. Pappalardo: Let me be straightforward. Our position on the jet situation is not positive, although I must say to you that jets are available, such as the British Aerospace 146 jet airplane, which make less noise than DASH-7s or DASH-8s. That is quite significant. Even the Airbus A-300 is an acceptable item from the noise regulation point of view.

However, I must say to you that our position is one of a turbo-prop type of operation using quiet aircraft such as the DASH-7 and DASH-8 aircraft and powered by engines that really conform to the island requirements. We have no jet plans for Toronto Island, definitely none on the table or in the back of our mind. If we were going into the jet business then we would be into Pearson.

Mr. Young: Thank you very much.

Mr. Bulger: Might we add that, from our point of view, from the legal point of view it is curious that this question of the number of passengers and the use of jet aircraft should be raised in the context of this particular hearing. As far as we are concerned, those questions are addressed in the lease agreement and any questions of amendments regarding those issues would have to be dealt with in the context of the lease agreement rather than in the context of this legislation.

I am not really sure why you are asking the questions you are asking as far as the number of passengers are concerned in respect to the legislation.

Mr. Young: I was not imputing any motives or anything. I was curious. When the Minister and then the Parliamentary Secretary spoke about such an increase in aircraft movements and passenger movements no basis was given for those figures or why these projections were there. In the absence of receiving that information from the government side, I thought I would ask you.

Mr. Pappalardo: To be very straightforward about the situation, it is a growing situation at the island airport activity and we are pleased that it is growing because we made a substantial investment in a Canadian product and there is a

[Translation]

à 13,000 passagers par mois à destination et en provenance des îles.

M. Young: Avez-vous l'intention d'augmenter le nombre de vols de DASH-7 et de DASH-8 à l'aéroport des îles, d'ici quatre ans et demi, environ?

M. Pappalardo: Non. Nous ne faisons pas de projection sur quatre ans et demi. D'ordinaire, nous prévoyons 12 à 18 mois à l'avance en nous basant sur la livraison d'appareils de de Havilland, la demande du marché, et bien sûr, la rentabilité de la compagnie.

M. Young: Une dernière question: *City Express* a connu passablement de succès dans ses opérations aux îles, et je me demande si ce ne serait pas une raison d'adopter des jets, des jets pour hommes d'affaires, par exemple, de les intégrer à vos services au cours . . .

M. Pappalardo: Je vais être franc; pour ce qui est des jets, nous ne sommes pas tellement d'accord, mais je dois reconnaître qu'il y des jets qui sont disponibles, par exemple l'appareil *British Aerospace 146*, et qui font moins de bruit que les DASH-7 ou les DASH-8. La différence est assez grande. Même l'Airbus A-300 est acceptable du point des règlements sur le bruit.

Toutefois, nous préférons nous en tenir aux avions à turbopropulseurs, avec des appareils silencieux comme le DASH-7 et le DASH-8, qui ont des moteurs conformes aux conditions à l'aéroport des îles. Nous n'avons pas l'intention de mettre des jets en service à l'aéroport des îles de Toronto, en tout cas, nous n'avons aucune idée de ce genre derrière la tête. Si nous devions mettre des jets en service, ce serait à l'aéroport Pearson.

M. Young: Merci beaucoup.

M. Bulger: Permettez-moi d'ajouter que pour nous, et également du point de vue juridique, il est étonnant d'entendre la question des jets soulevée à l'occasion de ces audiences. Pour nous, ce sont des détails qui sont réglés dans le bail, et toute modification de ces dispositions doit être effectuée dans le bail et non pas au niveau législatif.

Je ne sais pas pour quelle raison vous avez posé une question au sujet du nombre de passagers, je ne vois pas le rapport avec le projet de loi.

M. Young: Je ne vous prêtais pas des motifs particuliers, c'était par simple curiosité. Lorsque le ministre et le secrétaire parlementaire de l'époque ont parlé de la circulation accrue des appareils, d'une augmentation de trafic passagers, on n'a pas expliqué le pourquoi de ces projections. Comme le gouvernement ne nous a pas donné ces explications, j'ai voulu les demander à vous.

M. Pappalardo: Il faut reconnaître que les activités à l'aéroport des îles s'intensifient, ce qui est loin de nous déplaire car nous avons fait des gros investissements dans une entreprise canadienne, notre contribution est énorme. Nous avons

[Texte]

tremendous contribution. We basically purchased 25% of de Havilland's DASH-8 production line for 1985 and I think that is significant. It has a tremendous impact on the industry, the region, the city, the municipality and a lot of jobs and a lot of employment.

Mr. Young: Yes. You have been very successful.

La présidente: Monsieur Caccia, s'il vous plaît.

Mr. Caccia: Thank you.

The last intervention by Mr. Bulger triggers this question because he seems to be puzzled why a question is put to him in relation to jet flights and he seems to believe that the lease as a document will have primacy over the legislation we are passing. I too have been puzzled by that question in preceding meetings with representatives of the Department of Transport. I would be glad to hear Mr. Bulger's views as to whether in the courts years from now, when the matter will be disputed by individuals or groups, he believes that the lease will be the guiding document in the decision of judges and not the legislation, because that is something that troubles me, too. And if Mr. Bulger thinks the lease will take primacy, I would like to have that on record.

• 1610

Mr. Bulger: I have to preface my remarks with the fact that we have only had a short period of time to review the legislation. Nevertheless, I have read your comments previously in the record of the hearings, Mr. Caccia, and I have also read Mr. Stockfish's response and in my view I would align myself with Mr. Stockfish's comments on your questions, namely, that the two are not either in conflict with each other nor would one talk about one taking precedence over the other.

The legislation, as I understand it, simply empowers the Toronto Harbour Commissioners to do what they have agreed to do under a lease agreement. As I understand it, if there were any breach of the lease agreement by the Toronto Harbour Commissioners or, for example, if there were any other legislation that somehow or other empowered the Harbour Commissioners to do something that they had not agreed to under the lease agreement, the City of Toronto would have rights under that lease agreement to potentially, if I read the lease agreement correctly and, again, I have not gone through it with a fine tooth comb on that particular issue, they would have grounds for having the Island Airport brought to a halt, because the lease agreement is a legal document. It is a contract and the City of Toronto has rights under that lease agreement which would, in my estimation at this time, give them the power to halt the Harbour Commissioners from performing any activities that were contrary to the lease.

So it is not in sum a question of precedence one over the other. They are separate documents. One enables the Harbour Commissioners to enter into the contract. The contract then binds the Harbour Commissioners.

Mr. Caccia: Well, then, the corollary to that would be the following question: Why is it necessary for the bill to include permissive powers for the Commissioners to allow jet flights?

[Traduction]

acheté le quart des DASH-8 produits par de Havilland en 1985, cela vous donne une idée de l'importance de l'entreprise. D'autre part, cette situation a des effets considérables sur l'industrie, sur la région, la ville, la municipalité, cela représente beaucoup d'emplois.

M. Young: Oui. Vous avez très bien réussi.

The Chairman: Mr. Caccia, please.

M. Caccia: Merci.

La dernière intervention de M. Bulger invite cette question car il semble s'étonner qu'on lui pose une question sur les vols de jets, il semble penser que c'est le bail qui l'emportera sur la loi que nous adoptons. Moi aussi, j'ai été intrigué par cette question lors de la comparaison des représentants du ministère des Transports. C'est un sujet sur lequel j'aimerais beaucoup connaître l'opinion de M. Bulger. Dans plusieurs années, lorsque les tribunaux seront appelés à trancher des contestations de la part de particuliers ou de groupes, pense-t-il que les juges se régleront sur le bail pour prendre une décision, et non pas sur la législation? En effet, c'est un sujet qui m'intéresse. Si M. Bulger pense que c'est le bail qui l'emportera sur la législation, j'aimerais l'entendre le dire.

M. Bulger: Je dois commencer par dire que nous avons eu très peu de temps pour étudier le projet de loi. Toutefois, j'ai lu ce que vous avez dit pendant les audiences, monsieur Caccia, j'ai également lu les réponses de M. Stockfish, et j'aurais tendance à me ranger à l'opinion de M. Stockfish, c'est-à-dire que ces deux instruments ne sont pas en conflit, qu'il n'est pas question que l'un l'emporte sur l'autre.

Si j'ai bien compris, le projet de loi autorise simplement les commissaires du havre de Toronto à faire ce qu'ils ont accepté de faire aux termes du bail. Autrement dit, si les commissaires du havre de Toronto ne respectaient pas les termes du bail, ou si une autre loi les autorisant à faire quelque chose qu'ils n'ont pas accepté de faire dans le cadre du bail, la ville de Toronto aurait le droit—et encore une fois, je n'ai pas passé ces documents au peigne fin—aurait de bonne raison de mettre fin aux activités à l'aéroport des îles, parce que le bail est un document légal. C'est un contrat, et la ville de Toronto a des droits dans le cadre de ce contrat de bail qui, à mon avis, l'autorise à empêcher les commissaires du havre de se livrer à des activités contraires au bail.

La question n'est donc pas de savoir si un document l'emporte sur l'autre; ce sont deux documents distincts, un qui permet aux commissaires du havre de signer un contrat, un contrat qui, de son côté, lit les commissaires du havre.

M. Caccia: Dans ce cas, la question suivante s'impose: pourquoi faut-il que le bill parle des pouvoirs des commissaires d'autoriser les jets?

[Text]

Mr. Bulger: Well, the legislation does not allow jets. Are you suggesting if the legislation did allow jets?

Mr. Caccia: The proposed legislation, clause 7, permits with the word "may" the Commissioners to allow . . . It is worded in a manner that in substance permits the introduction of jet flights.

I am sorry. It is worded in a manner, in a negative manner, to pass a by-law to impede it or to stop it perhaps.

La présidente: Monsieur Caccia, M. le secrétaire parlementaire invoque le Règlement.

Mr. Caccia: Let me find it.

Mr. Forrestall: I think, Madam Chairperson, we are getting into an area that may be outside the competence of the witnesses to respond to. It is a question, I would suggest Madam Chairperson, that would be more properly put to myself with counsel as a witness, as opposed to the gentlemen. I think what I am suggesting is that they need not respond to that if they do not really want to.

La présidente: Je suis d'accord avec M. Forrestall. Avez-vous d'autres questions à poser aux témoins, M. Caccia?

Mr. Caccia: Madam Chairman, you know, the witness has been informed that the witness does not have to answer my question, but it is perfectly legitimate to ask the witnesses whether they wish to answer.

La présidente: Voulez-vous répondre, M. Pappalardo?

M. Bulger: Comme je l'ai dit au début, madame la présidente, je suis de l'avis de M. Stockfish sur la question de M. Caccia.

• 1615

Je suis aussi d'accord avec M. Forrestall. Je ne suis pas ici pour donner un avis juridique sur la question. Mais, d'après ce que j'ai vu, je me range du côté de M. Stockfish, voilà tout.

La présidente: Parfait. Avez-vous d'autres questions, monsieur Caccia?

Mr. Caccia: I would like Mr. Bulger to explain why he took exception at being asked that question by Mr. Young, because that is the essence of our dilemma: which of the two legislations takes precedence, considering that permissive legislation is given to the commissioners in clause 7. It says that they have the powers to make by-laws, and I quote:

for the regulation and control of the Airport and all persons engaged in the operation of the aircraft at the Airport, including by-laws prohibiting the landing or taking off of

a) jet-powered aircraft

That is where this questioning arose. It is certainly not meant to embarrass you. You were puzzled too. The complication arises because the bill gives powers to prohibit jet-powered aircraft. It is difficult to understand why it is necessary to spell it out. Implicitly, it means that jet-powered aircraft could be permitted.

[Translation]

M. Bulger: La législation n'autorise pas les jets. Vous voulez dire, si le projet de loi autorisait les jets?

M. Caccia: Dans le projet de loi, à l'article 7, on voit que les commissaires «peuvent» . . . C'est conçu de telle façon que la mise en service de jets est considérée comme possible.

Excusez-moi. C'est énoncé de façon négative, l'adoption d'un règlement qui empêche ou qui interrompt, peut-être.

The Chairman: Mr. Caccia, the parliamentary secretary on a point of order.

M. Caccia: Attendez, je vais le retrouver.

M. Forrestall: Madame la présidente, nous sommes en train de nous lancer dans un sujet qui échappe à la compétence de notre témoin. Je pense qu'il vaudrait beaucoup mieux poser cette question à moi-même, et également au conseiller juridique, et non pas à monsieur. Autrement dit, s'il ne veut pas répondre, il n'est pas forcé de le faire.

The Chairman: I agree with Mr. Forrestall. Mr. Caccia, do you have any other questions for the witnesses?

M. Caccia: Madame la présidente, comme vous le savez, on vient d'informer le témoin qu'il n'était pas forcé de répondre à ma question, mais je pense qu'on peut lui demander s'il souhaite y répondre.

The Chairman: Mr. Pappalardo, do you wish to answer?

Mr. Bulger: As I said at the beginning, Madam Chairman, I am in agreement with Mr. Stockfish concerning Mr. Caccia's question.

I agree with Mr. Forrestall. I am not here as a legal expert, but from what I have seen, I am siding with Mr. Stockfish, and that is all there is to it.

The Chairman: Very well. Any other questions, Mr. Caccia?

M. Caccia: J'aimerais que M. Bulger explique pourquoi il a protesté quand M. Young lui a posé cette question; en effet, c'est au coeur du problème: la question de savoir quel est l'instrument qui l'emporte sur l'autre, compte tenu des pouvoirs accordés aux commissaires à l'article 7. Dans cet article, il est question d'un pouvoir de réglementation, et je cite:

. . . la régie et le contrôle de l'aéroport, ainsi que de l'activité des personnes qui exploitent des aéronefs, notamment en ce qui concerne l'interdiction du décollage ou de l'atterrissage:

a) des aéronefs à réaction;

C'est de là qu'est venue cette question; elle n'a certainement pas été posée pour vous embarrasser. Vous aussi, vous étiez étonné. La complication vient de ces pouvoirs d'interdire les aéronefs à réaction qui sont prévus par le bill. On comprend mal pourquoi il est nécessaire d'en parler. Implicitement, on peut concevoir que les aéronefs à réaction seraient autorisés.

[Texte]

Mr. Pappalardo: May I intercede, Madam Chairman?

Our position at City Express is quite clear. We are happy with the status situation of turbo-prop type operations for the Island. We really do not want to become involved in a debate on whether jet airplanes should or should not come to the Island. We are happy with the way it stands today. I think that is pretty clear.

Mr. Caccia: Thank you.

La présidente: Avez-vous des questions, M. Forrestall?

Mr. Forrestall: I would like to join with Mr. Young and others in congratulating you on your almost phenomenal success. It says something to some of your detractors, when you were starting out. I congratulate you, and I am sure the Minister would too. Thank you very much for appearing before us, because these are sensitive questions.

Madam Chairman, I have no questions.

La présidente: Messieurs Bulger et Pappalardo, je vous remercie infiniment d'être venus à notre Comité. S'il n'y a pas d'autres questions, nous irons voter et nous entendrons M. Mason après le vote.

La réunion est levée temporairement, pour le temps du vote.

• 1619

• 1647

La présidente: Nous reprenons l'audition des témoins. M. Red Mason, ornithologiste de l'aéroport international Pearson.

Mr. Red Mason (Ornithologist, Pearson International Airport, Transport Canada): Madam Chairperson, I am here at the request of Mr. Eugene Morokowski. I am a wildlife control consultant, specializing in bird control at airports. I am retained at present by Transport Canada, Toronto International Airport, and have held bird control contracts at North Bay and Trenton. I have airports in North America.

I am not here representing pros or cons on Bill C-76, but I am willing, should you choose, Madam Chairman, to endeavour to outline bird control at airports and the effect of this control on the environment, and, if you wish, the effect of aircraft movements on bird life on the airport and around the perimeter. I would be willing to answer to the best of my knowledge any questions the panel might put forth.

La présidente: C'est tout? Qui veut poser les premières questions? Monsieur Caccia.

M. Caccia: Merci, madame la présidente.

Mr. Mason, first of all, thank you for appearing before our committee, and for your introductory statement. The first question would be this. Could you outline for us the nature of bird-airplane conflicts, and perhaps more specifically the

[Traduction]

M. Pappalardo: Madame la présidente, vous permettez?

La position de *City Express* est tout à fait claire. Nous sommes tout à fait satisfaits des appareils à hélices que nous utilisons à l'aéroport des îles. En fait, nous ne voulons pas nous lancer dans la question de savoir s'il convient ou pas d'autoriser les jets à se poser à l'aéroport des îles. Nous sommes satisfaits de la situation actuelle; cela me semble assez clair.

M. Caccia: Merci.

The Chairman: Mr. Forrestall, do you have any questions?

M. Forrestall: Tout comme M. Young et les autres, je tiens à vous féliciter pour ce succès considérable que vous avez remporté. Vous avez vraiment remis en place vos détracteurs du début. Je vous félicite, tout comme le ministre le ferait lui-même. Je vous remercie beaucoup d'être venus, car ce sont des questions particulièrement intéressantes.

Madame la présidente, je n'ai pas de questions.

The Chairman: Mr. Bulger and Mr. Pappalardo, I want to thank you for coming to our committee. If there are no other questions, we are going to leave for the vote and when we come back, we will hear Mr. Mason.

The meeting is adjourned temporarily for the vote.

The Chairman: We are resuming our hearings. We now have Mr. Red Mason, ornithologist from Pearson International Airport.

M. Red Mason (ornithologue, aéroport international Pearson, Transports Canada): Madame la présidente, je suis ici à la demande de M. Eugene Morokowski. Je suis un expert en matière de contrôle de la faune, et je me spécialise dans le contrôle des oiseaux dans les aéroports. À l'heure actuelle, je travaille pour Transports Canada, à l'aéroport international de Toronto, et j'ai déjà travaillé à contrat à North Bay et à Trenton. J'ai étudié les problèmes de contrôle de la faune dans beaucoup d'aéroports d'Amérique du Nord.

Je ne suis pas ici pour parler pour ou contre le Bill C-76, mais si vous le souhaitez, madame la présidente, je peux essayer de vous expliquer en quoi consiste le contrôle des oiseaux dans les aéroports, et quels sont les effets de ce contrôle sur l'environnement. Ensuite, je peux vous parler des effets sur les oiseaux du passage des avions dans les aéroports et à proximité des aéroports. Je répondrai le mieux possible aux questions que les députés auront à me poser.

The Chairman: That is all? Who wants to go first? Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Thank you, Madam Chairman.

Pour commencer, monsieur Mason, merci beaucoup d'être venu à notre Comité, et merci pour votre déclaration d'ouverture. Voilà ma première question. Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste les conflits entre oiseaux et avions, et en

[Text]

differences between the conflicts in jet and propeller aircraft with the bird population.

Mr. Mason: If we talk first about prop airplanes, we have to think about whether it is a big prop-driven airplane or a small one. What is used at the Toronto Island now is a number of small aircraft, which, if they are involved in a bird strike, are not likely to do too much damage, versus being struck by one of the larger propeller-driven aircraft.

If we go to jets, serious damage can be done if a jet is involved. There have been many, many fatalities. I will rephrase it a bit. There have been more fatalities from larger jets being involved in bird strikes. If a jet is involved in a bird strike, which is when a bird is struck by an aircraft, or when it is ingested through an engine, an awful lot of damage can be done. This is repairable, of course, though it is an extra cost to the aircraft, but when it takes lives we should all be concerned.

• 1650

On the ground it does not make that much difference, once the aircraft gets on the ground whether it is a jet-driven or a prop-driven airplane. I think the big trouble is in getting to the airport; it is its ability to arrive on the runway that we have to worry about—the prop—on the ground, on landings and take-offs. If they are slow, they are able to dodge the birds in a number of cases, but when the jets start coming in or taking off, their maneuverability is restricted.

If you are talking STOL, although it is a prop-driven airplane, it is a lot different from any other type of aircraft because, to begin with, a STOL airplane does have a lot better protection against bird strikes than does the ordinary prop-driven airplane. The engine is more protected; it can withstand the impact of a bird. On take-off or landing, it is not like a plane which has a long glide or a very slow take-off through the area of the birds. STOL is able to get up above them or come down below them a lot faster. Does this answer your question sir?

Mr. Caccia: Thank you, yes; it is a good beginning. The next question has to do with the bird population which exists in the neighbourhood of Pearson International Airport and on the island. Could you inform us, please, as to whether there are differences in the species of birds which live in their respective habitats at Pearson International and on the island; what the differences are, and any other distinction that you like to make with respect to bird populations at the two sites?

Mr. Mason: Mr. Chairman, to try to answer your question, sir, we will start with the gull, a breed commonly called seagulls by many people. But the gulls are of two varieties which are mostly seen at Pearson and at the Island Airport—that being the ring-bill gull and the herring gull. The ring-bill gulls by far make up the majority. There are great numbers of them at both airports but, at Pearson International Airport, they are able to control the numbers because they have continuous bird—wildlife—control people at the airport. Up until the present, in the last year or so, they were there by the

[Translation]

particulier, nous expliquer la différence entre les problèmes posés par un jet et les problèmes posés par un avion à hélices.

M. Mason: Commençons par les avions à hélices; il faut se demander d'abord s'il s'agit d'un gros appareil ou d'un petit appareil. À l'heure actuelle, à l'aéroport des îles de Toronto, on utilise un certain nombre de petits appareils qui ne subissent pas tellement de dommages en cas de collision avec un oiseau. Par contre, lorsqu'il s'agit d'un gros appareil à hélices, la situation est différente.

Quant aux jets, les dommages peuvent être considérables dans ce cas-là. Il y a eu un grand nombre d'accidents mortels. Je me reprends: il y a eu un plus grand nombre d'accidents mortels en cas de collision entre un gros jet et un oiseau. En cas de collision entre un jet et un oiseau, c'est-à-dire lorsqu'un oiseau est heurté par un jet, ou s'il est happé par un moteur, les dommages peuvent être considérables. Évidemment, c'est réparable, même si cela fait augmenter les coûts, mais c'est quand des vies humaines sont en cause que le problème devient vraiment très grave.

Une fois au sol, cela ne fait pas tellement de différence que l'avion soit à réaction ou à hélices. Le problème, c'est surtout au moment de l'approche, de l'atterrissage et du décollage. Si l'avion est lent, il peut parfois contourner les oiseaux, mais si vous avez des avions à réaction qui atterrissent ou décollent, leur marge de manoeuvre est limitée.

Dans le cas des avions ADAC, bien qu'ils soient à hélices, leur cas est très différent des autres avions, car, pour commencer, les avions ADAC sont beaucoup mieux protégés contre les impacts d'oiseaux que les avions ordinaires à hélices. Le moteur est mieux protégé, il peut résister à l'impact d'un oiseau. Pouvant atterrir et décoller rapidement, il traverse beaucoup plus rapidement la zone où évoluent les oiseaux. L'avion ADAC peut passer très rapidement au-dessus ou au-dessous de cette zone. Est-ce que cela répond à votre question, monsieur?

M. Caccia: Oui, merci; c'est un bon début. Ma question suivante concerne le nombre des oiseaux qui vivent aux abords de l'aéroport international Pearson, par comparaison avec celui des îles. Pourriez-vous nous dire si les espèces d'oiseaux que l'on rencontre aux abords de l'aéroport international Pearson et aux abords de celui des îles sont différentes; quelles sont les différences et quelles autres distinctions peut-on discerner entre les populations d'oiseaux des deux sites?

M. Mason: Monsieur le président, commençons par le goéland, que l'on appelle aussi souvent la mouette. On en rencontre deux variétés principales aux abords de l'aéroport Pearson et de l'aéroport des îles, le goéland à bec cerclé et le goéland argenté. Les goélands à bec cerclé sont les plus nombreux, et on les trouve en grande quantité aux deux aéroports; à l'aéroport international Pearson, le nombre en est contrôlé, car il dispose de spécialistes qui y sont postés en permanence. Jusqu'à récemment, jusqu'à il y a un an ou deux, on en comptait des milliers. J'ai fait cette année une inspection

[Texte]

thousands. This year, as of Saturday, I had to make an inspection of Toronto International and, in total, I saw 10 birds, versus two years ago, say, when I would have seen 10,000 probably, or at least 1,000 anyway, on the same day.

There are numerous terns at the Island Airport. At the Island Airport terns used to be a problem, but they have been reduced over the last few years to very few numbers, but the gulls are still there. The next family I guess would be the rafter which are hawks and owls. At Toronto in the winter I have seen 75 to 100 of these different birds on the airport on a given day. And through the live trapping of these birds, they have diminished the numbers until maybe during the migration we will get a large number of them—maybe 20 or 30 birds in one day. But the wildlife controllers get them out of there using live trapping leads and other scare methods. The Island Airport, they gets the odd hawk or the odd snowy owl, but that is practically it, although they may get an odd other owl hunting for food.

Pigeons at Pearson International has been a big problem and they have worked hard to get those out.

• 1655

When I talk about a few birds a few years ago, three years ago, pigeons were there not by the hundreds but by the thousands. Just to relate again to numbers at Toronto, this year on one given day they had 20,000 blackbirds on the airport. If it had not been for the controllers at Toronto International—I am speaking of the wildlife controllers—they would have been back on the following day again with more birds, because once they know there is nothing bothering them, they will come back the next day and bring friends with them. So you would have had an increase in population.

Mr. Caccia: Can you tell us the nature of this bird control program? Does it mean extermination or does it mean trying to scare? What is the nature and the cost of this program?

Mr. Mason: No, it is not a kill program. I would be wrong in telling you there are no birds killed. There are some birds killed; it is necessary to use live shotgun ammunition. Also they are using falcons at Toronto, and they do kill the odd bird because it is hard to prevent this from happening. But it is very minute. The program is to scare, not to kill. In fact, they are death against the killing of any unnecessary birds at Pearson International. The cost will run an airport between \$80,000 and \$100,000 for a year.

Mr. Caccia: How is this scaring achieved?

Mr. Mason: They use noise-makers as well as shooting and falconry, as I mentioned. The wildlife control is just as good as the individual who is running it, who is there. He has to know little things. They have a make-up of a live bird on the end of a string, and they will fling it around or they will use a dead gull, for instance, and they will fling it into the air, and that will put the scare right into the birds. They have little hand guns that shoot different types of pellets—noise-makers, screamers and bangers—and they will use them to scare the birds. They will

[Traduction]

de l'aéroport international—samedi dernier, en fait—et j'en ai vu au total dix, alors qu'il y a deux ans, j'en ai vu probablement 10,000, ou au moins 1,000 très certainement, le même jour.

Il y a beaucoup de sternes à l'aéroport des îles. Elles posaient jadis un problème, mais leur nombre a diminué au cours des dernières années; par contre, les goélands sont toujours là. Il y a aussi les oiseaux de proie, faucons et chouettes. >A Toronto, cet hiver, j'ai vu de 75 à 100 spécimens de ces différentes espèces sur l'aéroport, le même jour. On en a réduit le nombre en les piégeant vivants, mais au moment de la migration, on en trouve de nouveau une certaine quantité—peut-être de 20 à 30 oiseaux par jour. Mais les spécialistes du contrôle de la faune parviennent à les éloigner, soit en les piégeant, soit en les effrayant. À l'aéroport des îles, on rencontre rarement un faucon ou une chouette harfang isolé, mais c'est à peu près tout, une chouette, de temps en temps, en quête de nourriture.

Les pigeons ont posé un gros problème à l'aéroport international Pearson, mais on a réussi à s'en débarrasser.

Quand je parle des oiseaux que l'on rencontrait il y a quelques années, il y a trois ans, les pigeons se comptaient non pas par centaines, mais par milliers. Toujours à Toronto, on a pu dénombrer cette année jusqu'à 20,000 étourneaux. Sans l'action des contrôleurs de l'aéroport international—je parle des contrôleurs de la faune—ils seraient revenus le lendemain encore plus nombreux, car une fois qu'ils savent que c'est un bon endroit, ils reviennent le lendemain encore plus nombreux, si bien que leur population augmente sans cesse.

M. Caccia: Quelle est la nature de ce programme de contrôle des oiseaux? Est-ce qu'il s'agit de les exterminer, ou de les effrayer? De quoi s'agit-il, et combien coûte ce programme?

M. Mason: Non, ce n'est pas un programme d'extermination. Je vous induirais en erreur si je disais qu'il n'y a pas d'oiseaux tués. Il y en a qui sont tués, car il faut tirer à chevrotines. À Toronto, on se sert également de faucons qui tuent un oiseau de temps à autre, car il est difficile de les empêcher. Toutefois, peu d'oiseaux sont tués; il s'agit surtout de les effrayer, et non de les exterminer. En fait, à l'aéroport international Pearson, ils sont tout à fait opposés à l'idée de tuer inutilement les oiseaux. Le coût du programme tourne entre 80,000\$ et 100,000\$ par an.

M. Caccia: Comment fait-on pour les effrayer?

M. Mason: On emploie des pétards, le tir au fusil, et également les faucons, comme je l'ai dit. L'efficacité des méthodes dépend du tour de main des spécialistes. Ils doivent posséder un certain savoir-faire. Ils prennent par exemple une reproduction d'un oiseau vivant, ou encore une mouette morte, et la font tourner en l'air, au bout d'une ficelle, et cela terrifie les autres oiseaux. Ils ont des pistolets qui tirent diverses sortes de projectiles—des pétards, des pétards sifflants et hurleurs—et ils s'en servent pour effrayer les oiseaux. Ils

[Text]

use scare tapes. It is all a matter of knowing each individual day. What works today is not necessarily going to work tomorrow. It is up to the controller, and he must know what method is going to scare that bird on that day.

Mr. Caccia: Finally, Madam Chairman, in light of what you have told us so far this afternoon, would you conclude that allowing jets on the island would not be desirable?

Mr. Mason: As I said, sir, I am not here to take a pro or con. I will say that, if jets were allowed to come into the island airport, I think they would stand a far more serious chance of being involved in a serious bird strike than a prop-driven airplane would.

Mr. Caccia: Thank you.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairperson.

Mr. Mason, you are in the business of controlling birds for the reasons you have stated. Would you see an increase that is projected by 1990 of an additional 44,000 aircraft movements at the island airport as increasing activities on bird control at that site?

Mr. Mason: I do not believe it would matter how many thousands of flights you had or people you had or movements you had. If you have a bird control that is successful, they would not make any difference. They would keep the airport clear of birds. Now, when I speak of the airport, I am speaking only of the physical airport, not the lake on both sides of the runways off the ends, as you well know. I am not speaking of that because that is where you are going to run into trouble with jets. But on the airport itself, the birds could be controlled without endangering the environment whatsoever.

Mr. Young: I see. The Toronto Island is a major habitat for migratory birds for certain species. If there were a need to increase that kind of control program, I am curious as to what effect that would have on the migratory process.

Mr. Mason: I will tell you what happened at Toronto International. In the past, the gulls used to come right over the top of the airport when they were going from the lake to their feeding grounds, a lot of which are at the landfill sites. When they returned in the evening, they took the same path back. But now, with the wildlife control that is so successful at the airport... When the gulls come to the airport, they just go around the airport and continue on their way. It is the same coming back. They avoid the airport entirely.

• 1700

This also would happen at the Island. The lakeshore is one of the tracks that the birds follow. There is no doubt, with bird control there, they would go around it, as soon as they knew they were not welcome at the airport. They would go around the edge—one edge or the other—and bypass the airport. I do not believe it would affect the birds on the Island. I do not think the landings and take-offs would involve any of the birds in the sanctuary.

Mr. Young: That is with the prop driven...

[Translation]

emploient également des enregistrements de cris d'alarme, mais les méthodes varient chaque jour. Ce qui donne de bons résultats un jour n'en donne plus le lendemain. C'est au contrôleur de trouver la bonne méthode, c'est à lui de savoir ce qui va effrayer telle espèce d'oiseau tel jour.

M. Caccia: Enfin, madame la présidente, étant donné ce que vous nous avez dit cet après-midi, diriez-vous qu'il ne faudrait pas laisser les avions à réaction atterrir sur l'aéroport des îles?

M. Mason: Comme je l'ai dit, monsieur, mon rôle n'est pas de trancher. Je dirais néanmoins que si l'on autorisait les jets à atterrir sur l'aéroport des îles, ils courraient un bien plus grand risque d'accident par impact d'oiseaux qu'un avion à hélices.

M. Caccia: Je vous remercie.

La présidente: Monsieur Young.

M. Young: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Mason, vous êtes spécialiste du contrôle des oiseaux. Diriez-vous que 44,000 mouvements d'avions supplémentaires par an d'ici à 1990 obligerait à intensifier les activités de contrôle des oiseaux sur cet aéroport?

M. Mason: Je ne crois pas que le nombre de vols, ou de passagers, ou de mouvements d'avions, importe. Si vous avez un programme de contrôle efficace, cela ne fait pas de différence, car ce programme éloignera les oiseaux de l'aéroport. Quand je parle de l'aéroport, je parle uniquement des pistes elles-mêmes, et non pas du lac de part et d'autre des pistes, comme vous le savez bien. Je n'en parle pas, mais c'est là que les avions à réaction auront des problèmes. Mais sur l'aéroport lui-même, il est possible de contrôler les oiseaux sans nuire en rien à l'environnement.

M. Young: Je vois. Les îles de Toronto sont un important habitat pour certaines espèces d'oiseaux migrateurs. S'il fallait intensifier un tel programme de contrôle, quels en seraient les effets sur la migration?

M. Mason: Je vais vous dire ce qui est arrivé à l'aéroport international. Jadis, les goélands passaient directement au-dessus de l'aéroport pour aller du lac jusqu'aux terrains où ils se nourrissaient, dont beaucoup sont des décharges d'ordures. Le soir, en rentrant, ils suivaient le même chemin. Mais maintenant, avec le programme de contrôle qui donne d'aussi bons résultats... lorsque les goélands arrivent à proximité de l'aéroport, ils le contournent avant de poursuivre leur chemin. Même chose au retour. Ils évitent l'aéroport entièrement.

Il se passera la même chose sur l'aéroport de l'Île. Les oiseaux suivent généralement la rive du lac. Il ne fait pas de doute qu'ils contourneront l'aéroport également lorsqu'ils auront compris qu'ils n'y sont pas les bienvenus. Ils contourneront l'aéroport par une rive ou l'autre. Je ne crois pas qu'un programme de contrôle affecterait les oiseaux de l'Île ni que les atterrissages et décollages mettraient en danger les oiseaux de la réserve.

M. Young: Les mouvements d'avions à hélices...

[Texte]

Mr. Mason: Any airplane, because it is too far away. The birds do not cross the runway. I think they would be even safer if there were bird control on the airport, because that would keep them out of the way of being involved in a bird strike. That would force them, on both sides, during the day. Of course night-time is when you have your big movement of migrating birds, as you probably know, not in the daytime.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairperson.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: You just indicated a moment ago that birds do not cross the runways. Can you elaborate on that?

Mr. Mason: I believe I was not very clear. Yes, birds will cross a runway and that is when they become involved in a strike.

I think on approaches and take-offs, more difficulty will arise as the birds cross the path of the oncoming airplane. There will not be as much difficulty if there is bird control on the airport. I really believe if they have good control, they will keep them off. As you probably know, geese and ducks have been a problem at that airport, more so than at Toronto International. They have nested on that airport.

Mr. Caccia: I presume you have been an ornithologist for a number of years. It would be interesting to know your observations and conclusions, whether the impact of noise has any effect on bird nesting and bird hatching.

Mr. Mason: I can say that many species have nested at Toronto International, which I know more about, and probably at Trenton and North Bay, to a degree. As you know, I am a retired flight engineer, so I have been at practically every major airport in North America. I have seen birds nesting at the hangar of the company I worked for.

There was a nest of a little prairie birds right alongside the strip. Our people always used to check, to see how the birds were. I saw a short-eared owl nesting within 20 feet of the busiest runway at Toronto International. We had to make a decision: Should we move the nest, get that bird out of there? It was not found until there was one young one in the nest. We had to decide how to handle it. This was about 10 years ago. So I do not think the birds care about the noise. I think they become accustomed to it.

In fact, the falcons, which the falconers are now using for control, are better birds if raised on the airport. They soon become accustomed to noise. It does not bother them.

La présidente: Avez-vous fini de poser vos questions, monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Voici ma dernière question à propos des mouvements pendant la nuit...

You told us, Mr. Mason, that in your observation most of the migratory movements are during the night hours. Can you elaborate a bit on that?

[Traduction]

M. Mason: N'importe quel avion, car il est trop éloigné. Les oiseaux ne traversent pas les pistes. Je crois, en fait, qu'ils seraient encore plus en sécurité avec un programme de contrôle des oiseaux qui les éloignerait et leur éviterait les risques de collision. Pendant le jour, ils contourneraient l'aéroport par un côté ou l'autre. Évidemment, vous savez que les migrations d'oiseaux se font surtout la nuit et non pas le jour.

M. Young: Je vous remercie, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Vous venez de dire que les oiseaux ne traversent pas les pistes. Qu'entendez-vous par là?

M. Mason: Je ne me suis pas exprimé très clairement. Oui, les oiseaux traversent les pistes et c'est à ce moment-là que les collisions se produisent.

Durant les approches et les décollages, les collisions se produisent surtout avec des oiseaux qui traversent le chemin des avions. Il y aura beaucoup moins de problèmes si l'aéroport applique un programme de contrôle. Si celui-ci est bon, les oiseaux resteront à distance. Comme vous le savez probablement, les oies et les canards causent un problème à cet aéroport, beaucoup plus qu'à l'aéroport international, vu qu'ils y font même leur nid.

M. Caccia: Je présume que vous exercez la spécialité d'ornithologue depuis quelques années déjà. Je serais intéressé de savoir si, à votre avis et d'après vos observations, le bruit a une incidence sur la nidification et la couvaison des oiseaux.

M. Mason: Beaucoup d'espèces d'oiseaux faisaient leurs nids à l'aéroport international de Toronto, qui est celui que je connais le mieux, et également à ceux de Trenton et de North Bay, dans une moindre mesure. Comme vous le savez, je suis un ingénieur navigant retraité et je connais donc pratiquement tous les grands aéroports d'Amérique du Nord. J'ai vu des oiseaux faire leurs nids sur le hangar de la compagnie aérienne pour laquelle je travaillais.

Il y avait un nid de petits oiseaux des Prairies juste à côté de la piste. Nos gens allaient toujours voir comment ils se portaient. J'ai vu un hibou à oreilles faire son nid à 20 pieds de la piste la plus fréquentée de l'aéroport international de Toronto. Il nous fallait prendre une décision: fallait-il déplacer le nid, faire partir l'oiseau? Quand on l'a découvert, il y avait déjà un petit dans le nid. Il nous a fallu décider quoi faire. C'était il y a dix ans. Je ne crois pas que les oiseaux soient gênés par le bruit, je crois qu'ils s'y habituent.

En fait, les faucons que les fauconniers utilisent aujourd'hui pour le contrôle, font un meilleur travail s'ils sont élevés sur l'aéroport. Ils s'habituent vite au bruit, cela ne les gêne pas.

The Chairman: Are you finished with your questioning, Mr. Caccia?

Mr. Caccia: This will be my last question and it will deal with night movements...

Vous nous avez dit, monsieur Mason, que la plupart des mouvements migratoires se font de nuit. Pourriez-vous nous donner quelques indications complémentaires là-dessus?

[Text]

• 1705

[Translation]

Mr. Mason: Twenty years ago I did quite an extensive study of kills of birds at night made by man-made objects. The Toronto-Dominion Centre and Commerce Court were two of the buildings I used before the CN Tower was built. That is when we got small birds that received tremendous kills at night—there were only a few during the day—because the birds migrate at night. Even geese and a lot of ducks go through at night, and of course it would affect any night flying in and out of Toronto Island.

Mr. Caccia: So how was the issue of buildings versus birds in downtown Toronto resolved, if at all?

Mr. Mason: Well, not completely of course, but if you happened to be following the papers I was instrumental in having the lights turned off in some of these tall buildings at night to prevent the mass kills. Birds are something like a moth: they are attracted to the light. When they saw these lights in these windows they thought they could fly right through and were killed by striking the building. That of course will affect the birds and man-made objects. But, again, on Toronto Island we have the towers that take a toll on birds hitting them at night because they are right on the lakeshore.

Mr. Caccia: Are you referring to the CN Tower?

Mr. Mason: No. The . . .

La présidente: Monsieur Caccia votre temps de parole est écolé; il y a eu cinq minutes de plus pour vous.

M. Caccia: Seulement une petite question de clarification, s'il vous plaît.

Which tower are you referring to? The CN Tower?

Mr. Mason: No, the big orange towers that are situated on the island. I believe they are communications for Transport Canada or someone. I do not know why they are there. They are a sending tower of some kind, or a receiving tower.

Mr. Caccia: And that tower cannot be turned off?

Mr. Mason: No, this is not a lit tower. It has big red lights on the top. I do not know to whom it even belongs, whether it is a transmitting tower for some radio or what it is. I am not sure. I cannot answer that question.

M. Caccia: Merci.

La présidente: Monsieur Young, avez-vous d'autres questions?

Mr. Young: Just one very brief last question. In essence, then, you are telling us that if there was an increase in flights as projected by Transport Canada over the next four years it would not have any impact on the ecology at all?

Mr. Mason: I do not believe so.

Mr. Young: Okay. Thank you.

La présidente: Avez-vous des questions?

M. Mason: Il y a 20 ans j'ai fait une étude assez approfondie des oiseaux tués la nuit par des objets fabriqués par l'homme. Avant la construction de la Tour du CN, j'ai examiné le centre Toronto Dominion et l'immeuble Commerce Court. C'était l'époque où un nombre énorme de petits oiseaux se fracassaient sur les immeubles la nuit—il y en avait très peu le jour car les oiseaux migrent la nuit. Même les oies et beaucoup de canards passent la nuit et cela affecterait évidemment les vols de nuit au départ et à destination de l'Île de Toronto.

M. Caccia: Comment le problème des immeubles du centre ville de Toronto a-t-il été réglé, au bout du compte?

M. Mason: Il n'est pas complètement réglé mais si vous avez suivi un peu la presse, vous saurez que j'ai réussi à faire baisser les lumières la nuit dans certains de ces grands immeubles pour prévenir les massacres. Les oiseaux sont un peu comme les papillons de nuit, ils sont attirés par la lumière. En voyant ces lumières à travers les vitres, ils pensaient qu'ils pouvaient voler à travers les immeubles et ils se fracassaient contre les vitres. Ce n'est évidemment ni bon pour les oiseaux ni pour les immeubles. Évidemment, sur l'Île de Toronto, il y a les tours qui font des ravages chez les oiseaux qui viennent les heurter la nuit, parce qu'elles sont situées directement sur la rive.

M. Caccia: Est-ce que vous parlez de la Tour du CN?

M. Mason: Non. Le . . .

The Chairman: Mr. Caccia, your time is up; I have even given you five minutes more.

Mr. Caccia: Just a small point of clarification, please.

De quelle tour parlez-vous? De la Tour du CN?

M. Mason: Non, des grosses tours orange qui sont situées sur l'Île. Je crois qu'il s'agit de tours de communication du ministère des Transports ou quelque chose de ce genre. Je ne sais pas à quoi elles servent. Ce sont des postes émetteurs ou récepteurs d'une sorte ou d'une autre.

M. Caccia: Et on ne peut pas éteindre les lumières de ces tours?

M. Mason: Non, elles ne sont pas éclairées. Elles ont de grands feux rouges sur le haut. Je ne sais même pas à qui elles appartiennent, s'il s'agit de tours émettrices d'une station de radio ou quoi. Je ne le sais pas. Je ne peux pas répondre à la question.

Mr. Caccia: Thank you.

The Chairman: Mr. Young, do you have any other questions?

M. Young: Juste une très brève dernière question. Vous nous dites donc, en fait, que si le nombre de vols augmente selon les prévisions de Transports Canada au cours des quatre prochaines années, cela n'aura pas d'incidence écologique du tout?

M. Mason: Je ne crois pas.

M. Young: D'accord. Merci.

The Chairman: Do you have questions?

[Texte]

Mr. Forrestall: No. The last response was the one I was interested in, and I am quite happy with that.

The Chairman: Okay.

Monsieur Mason, on vous remercie beaucoup; vous pouvez vous retirer maintenant.

Mr. Mason: Thank you.

La présidente: J'aimerais faire part aux membres du Comité que mercredi, à 15h30, si les témoins sont disponibles, nous nous réunirons dans la salle 553 de l'Édifice Wellington. Et mercredi, dès qu'on aura fini avec l'audition des témoins, j'aimerais qu'on procède à l'étude du projet de loi article par article. Est-ce que vous êtes d'accord monsieur le secrétaire parlementaire?

Mr. Forrestall: Room 553 in the Wellington Building?

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: What is taking place here, I wonder?

La présidente: Le Comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques siège ici.

Mr. Forrestall: Shameful! The committee room belongs to Transport, not to Finance.

La présidente: Oui monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Thank you for the announcement. I cannot agree with you that we will start the clause-by-clause on Wednesday because we will want to study the proceedings and the statements made by the witnesses. I understood you to say that you would want to start the clause-by-clause reading on Wednesday. In that case I want to indicate to you that first the proceedings will have to be published so we can study what has been said. We have just heard from two witnesses. We have several more to hear, and I would urge you to call the bill for clause-by-clause reading any time next week, and if that is not convenient then later on.

• 1710

Secondly, in going over the list I submitted to you last week and the witnesses you have so far announced, there is a gap between what you have allowed so far and what some of us have proposed to you so I would reserve tomorrow at the opening of the sitting on a point of order to suggest some of the names that so far have not been considered as witnesses and as recommended, I believe, last Thursday at our meeting in the West Block.

La présidente: Monsieur Caccia, puis-je parler maintenant? À la dernière réunion, j'ai fait preuve de beaucoup de bonne volonté. J'ai regardé la liste des témoins que vous nous avez soumis. Je l'ai regardée parce que les témoins des groupes d'écologistes sont nombreux. Vous aviez aussi des groupes de citoyens. Vous présentez donc des gens qui viendront nous répéter la même chose; trois groupes pour nous répéter la même chose... Je vous ai proposé d'en entendre six, mais vous avez soumis les noms, les numéros de téléphone et vous avez

[Traduction]

M. Forrestall: Non. C'est la dernière réponse qui m'intéressait et j'en suis satisfait.

La présidente: D'accord.

Mr. Mason, we thank you very much; you may now withdraw.

M. Mason: Je vous remercie.

The Chairman: I would like to inform committee members that we will meet Wednesday at 3.30 p.m. in Room 553 of the Wellington Building if our witnesses are available. Wednesday also, as soon as we will have heard the witnesses, I would like to go to a clause by clause study of the bill. Do you agree to that, Mr. Parliamentary Secretary?

M. Forrestall: Pièce 553 de l'édifice Wellington?

La présidente: Oui.

M. Forrestall: Qu'est-ce qui se passe dans cette salle-ci?

The Chairman: The Standing Committee on Finance, Trade and Economic Affairs meets here.

M. Forrestall: C'est une honte! Cette salle de comité appartient au Comité des transports et non pas à celui des finances.

The Chairman: Yes, Mr. Caccia.

M. Caccia: Je vous remercie de l'annonce. Je ne puis accepter de commencer l'étude article par article mercredi car il nous faudra examiner le procès-verbal et les déclarations des témoins. J'ai cru comprendre que vous voulez commencer l'étude article par article mercredi. Si c'est le cas, je dois vous avertir qu'il faudra attendre la sortie du procès-verbal afin que nous puissions examiner ce qui a été dit. Nous venons juste d'entendre deux témoins, nous devons en recevoir encore plusieurs autres et je vous demande de remettre l'étude article par article à la semaine prochaine ou, sinon, à plus tard.

Deuxièmement, en passant en revue la liste que je vous ai remise la semaine dernière et celle des témoins que vous avez annoncés jusqu'à présent, j'ai noté un écart considérable entre ce que vous avez accepté et ce que nous avons proposé; je me propose donc de faire un rappel au Règlement à l'ouverture de la séance de demain pour vous soumettre de nouveau quelques-uns des noms de témoins que nous avons recommandés la semaine dernière, lors de notre réunion dans l'édifice de l'Ouest.

The Chairman: Mr. Caccia, may I speak now? I have shown a great amount of goodwill at our last meeting. I have looked at the list of witnesses you submitted. I have looked at it because it lists many environmental groups. You have also listed many citizen's groups. You are requesting to hear people who will all tell the same thing, three groups to present the same views. I have offered to you to hear six, but you have submitted names, telephone numbers and stated that all would not come. But all those we called have agreed to come.

[Text]

dit que tous ne se présenteraient pas. Mais, tous ceux qui ont été appelés ont consenti à venir.

Alors, la prochaine fois que vous me soumettrai des noms, on les acceptera quand on le quorum. Si c'est possible, nous commencerons à étudier le projet de loi, article par article, mercredi soir prochain.

M. Caccia: Madame la présidente, je suis étonné que vous ayez déjà conclu que les groupes de citoyens diront la même chose. Les groupes sont indépendants les uns des autres. Comme je vous l'ai déjà dit, jeudi passé, quand vous avez fait la même intervention, je préférerais que vous convoquiez ceux qui sont prêts à se présenter au lieu de les exclure. Et je vous rappelle que votre gouvernement, et votre premier ministre, fait de la consultation une des pierres angulaires de la politique de votre parti. Je trouve étonnant que vous ne vouliez pas accepter la politique de votre leader.

De plus, madame la présidente, je vous dis que nous ne sommes pas prêts à commencer l'étude du projet de loi, mercredi; je vous en ai donné les raisons. Je vous répète que nous ne sommes pas prêts à commencer mercredi. J'espère que vous m'avez bien entendu. Merci.

La présidente: Monsieur Caccia, les quinze personnes ont été appelées. Huit ont confirmé, deux ont dit non et les autres n'ont pas rappelé. Il y a un groupe que le greffier n'a pas pu rejoindre. Je prends bonne note de ce que vous venez de dire. Nous aviserons en temps et lieu.

Y a-t-il quelque chose à ajouter? Monsieur Young.

Mr. Young: I think it might be helpful to the discussion tomorrow then if we could have a report on those witnesses who have agreed to appear and those who have not indicated. I think it would give us a clearer opportunity to be able to plan the business for the balance of this week, if that is possible, Madam Chairman.

La présidente: Certainement. Vous l'aurez demain.

Autre chose? Oui, M. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just to reiterate our concern, the very earliest we would be able to meet and to further the work of the committee then would be some time in late November and indeed probably not until December. There are going to be circumstances in which it will be necessary for us to urge people to come forward and to participate in the work we are doing.

• 1715

However, in my judgment this simply is not one of those pieces of legislation. Speaking very personally and frankly, I was somewhat embarrassed to have brought people from Toronto to speak to us for 10 or 15 minutes about matters that are outside of and quite irrelevant to the bill. We are not dealing with the Toronto Island Airport. We are dealing with enabling legislation to allow yet something else to take place. If it were the objective of this committee to look into the ecology, the impact of expanded services at the airport, and all the attendant questions, then I would be the last one—and I

[Translation]

So, the next time you will submit names we will agree to them when we have a quorum. If at all possible we will begin a clause by clause reading of the bill next Wednesday evening.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I am surprised to see you have already concluded that these citizen's groups will all have the same views. These groups are independent from one another. As I have already stated last Thursday when you made the same point, I wish you would invite those who are willing to come rather than excluding them. I must also remind you that your government and your Prime Minister have made consultation one of the cornerstones of your party's policy. I find it surprising that you would not want to follow your leader's policy.

Moreover, Madam Chairman, I repeat that we are not willing to start clause by clause consideration of the bill on Wednesday and I have stated our reasons. I repeat that we are not ready to start Wednesday. I hope you have heard me. Thank you.

The Chairman: Mr. Caccia, we called the 15 people. Eight have confirmed they would come, two have declined and the others did not call back. The clerk has not been able to reach one of the groups. I take good note of what you just said and we will make a decision when the time comes.

Any other comments? Mr. Young.

M. Young: Je pense qu'il serait utile pour notre discussion de demain d'avoir une liste des témoins qui ont accepté de venir et de ceux qui n'ont pas donné de réponse. Cela nous permettrait de mieux programmer notre travail pendant le restant de la semaine, madame la présidente.

The Chairman: Certainly. We will have it tomorrow.

Anything else? Yes, Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Juste pour répéter notre crainte, la première date à laquelle nous pourrions nous réunir pour faire avancer le travail du comité serait à la fin de novembre, et peut-être même seulement en décembre. Il va bien falloir exhorter les gens à venir et à participer au travail qui est le nôtre.

Mais ceci, à mon avis, n'est pas un de ces cas. Parlant en mon nom personnel et en toute franchise, je suis quelque peu gêné d'avoir fait venir des gens de Toronto pour nous parler pendant 10 ou 15 minutes de questions qui sont tout à fait à côté du projet de loi. Nous ne traitons pas ici de l'aéroport de l'Île de Toronto. Nous traitons d'un projet de loi qui donne le feu vert à quelque chose d'autre. S'il s'agissait effectivement pour nous de nous pencher sur l'écologie, l'incidence de l'agrandissement de l'aéroport et de toutes ces questions connexes, je serais le dernier—et je sais que le ministre serait le dernier—à vouloir hâter les choses.

[Texte]

know the Minister would be the last one—to want to urge it through.

The final thought or observation I would make is that by early December Transport alone will have probably four or five pieces of legislation. If we are to go through a prolonged exercise with each one of them, the work of the House will grind to a halt fairly quickly.

With those observations, we will perhaps look at your suggestion.

Mr. Caccia: Madam Chairman, in considering what the Parliamentary Secretary has said—and I can understand he has a mandate that requires him to press the matter—I would like only to draw to his attention the fact that the title of the bill before us, the very title printed on page 1, is *An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commission*. We are asking questions relevant to the island, which the hon. Parliamentary Secretary I am sure is aware consists of a fairly small acreage in which the airport plays a major role. Therefore I would like to assure him that if there is a desire on the part of this committee, I would be available to do the committee work next week, on Wednesday, Thursday, and Friday.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, it is perhaps unrealistic at this time to expect our colleagues in the House to change plans that I am sure have been in place for some time. I myself will be travelling on behalf of the ministry most of those days and will not be available. The committee itself will travel the following week, and indeed the first two days of the week after that. So as you can see, it is a question of time; it is a question of priority. The process, however, I will respect, and we will see what we see tomorrow.

La présidente: Monsieur Caccia, tout à l'heure, au début, vous avez fait un rappel au Règlement en nous demandant de bien vouloir prendre en considération le fait que vous aviez la réunion du Parti libéral, jeudi j'imagine et vendredi, et que vous alliez y assister. Nous avons des engagements antérieurs et c'est assez difficile de venir ici quand la Chambre ne siège pas.

Je vous rappelle donc que demain, la réunion se tiendra à 18h00 dans la même pièce, 253-D; si vous n'avez rien à ajouter, je déclare la séance levée.

[Traduction]

La dernière remarque que je ferais est que, au début du mois de décembre, le Comité des transports sera à lui seul saisi probablement de trois ou quatre projets de loi différents. Si l'on doit vraiment faire trainer les choses à l'égard de chacun d'eux, le mécanisme de la Chambre des communes ne va pas tarder à s'enrayer.

Cela dit, nous allons réfléchir à votre suggestion.

M. Caccia: Madame la présidente, en réponse à ce que le secrétaire parlementaire vient de dire—et je comprends que son rôle soit d'accélérer les choses—je voudrais seulement attirer son attention sur le fait que le titre du projet de loi dont nous sommes saisis, le titre même figurant à la première page, est *Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des Îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto*. Nous posons des questions concernant les Îles qui, et je suis sûr que l'honorable secrétaire parlementaire ne l'ignore pas, sont de superficie relativement petite et dont l'aéroport couvre une bonne partie. Je peux donc lui donner l'assurance que, si le Comité le souhaite, je me rendrai disponible pour siéger au Comité la semaine prochaine, mercredi, jeudi et vendredi.

M. Forrestall: Madame la présidente, il n'est peut-être pas très réaliste d'espérer que nos collègues de la Chambre modifient des plans qu'ils ont, j'en suis sûr, finalisés il y a pas mal de temps déjà. Moi-même je serai en voyage pour le compte du Ministère pendant la plus grande partie de cette période et, je ne serai pas disponible. Le Comité lui-même voyagera la semaine suivante et même les deux premiers jours de la semaine d'après. Ainsi que vous pouvez le voir, c'est une question de temps, une question de priorité. Je suis toutefois prêt à me plier au processus et nous verrons ce qui se passera demain.

The Chairman: Mr. Caccia, you have made a point of order earlier on asking us to consider that you have a meeting of the Liberal Party on Thursday, and I would imagine also on Friday, and that you would like to attend. We also have previous commitments and it is rather difficult tho come here when the House is not in session.

I remind you that we will meet tomorrow at 6:00 p.m. in this same room, 253-D; if there is nothing else, the meeting is now adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Bruce Stockfish, Legal Counsel.

From City Express:

* Victor Pappalardo, President;
John Bulger, Legal Counsel.

From Pearson International Airport:

Red Mason, Ornithologist.

Du ministère des Transports:

Bruce Stockfish, conseiller juridique.

De «City Express»:

Victor Pappalardo, président;
John Bulger, conseiller juridique.

De l'aéroport international Pearson:

Red Mason, ornithologiste.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, November 5, 1985

Chairman: Suzanne Duplessis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 5 novembre 1985

Président: Suzanne Duplessis

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-76

**An Act respecting the operation of the Toronto
Island Airport by the Toronto Harbour Commis-
sioners**

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-76

**Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles
de Toronto par les commissaires du havre de
Toronto**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-76

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-76

Chairman: Suzanne Duplessis

Président: Suzanne Duplessis

MEMBERS/MEMBRES

Ross Belsher
Les Benjamin
Lise Bourgault
Charles Caccia
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Darryl Gray

Elliott Hardey
Robert Hicks
Robert Horner
Fernand Jourdenais
Sergio Marchi
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin
Neil Young

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 5, 1985

(5)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 6:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Charles Caccia, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan and Neil Young.

Witnesses: From the Conservation Council of Ontario: Simon Miles, President. *From the Royal Ontario Museum:* Ross James, Assistant Curator.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985 relating to Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 10, 1985, Issue No. 1*).

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 7:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 5 NOVEMBRE 1985

(5)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76 se réunit, ce jour à 18 h 10, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Charles Caccia, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Neil Young.

Témoins: Du Conseil de conservation de l'Ontario: Simon Miles, président. *Du Musée royal de l'Ontario:* Ross James, conservateur adjoint.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: Jacques Rousseau, chargé de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 relatif au projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto (*voir Procès-verbaux du jeudi 10 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Les témoins font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

A 19 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, November 5, 1985

• 1811

Le président: À l'ordre!

Bonsoir, messieurs. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto. Nous entendrons ce soir M. Simon Miles, président du Conseil de conservation de l'Ontario, et M. Ross James, conservateur adjoint du Musée royal de l'Ontario.

J'invite M. Simon Miles à nous présenter son mémoire.

M. Simon Miles (président du Conseil de conservation de l'Ontario): Merci, madame la présidente.

We appreciate the opportunity to meet with you this evening. I should like to introduce myself. I am the volunteer President of the Conservation Council of Ontario. In other life, I am a public policy consultant. For many years I was involved in urban and regional development and government research. I worked for the Bureau of Municipal Research in Toronto, which is a non-governmental organization funded by the business community to carry out studies on the local government. After that, I helped establish a world-wide organization designed to bring together business and labour, civil servants, elected officials and researchers in many fields to tackle major public policy issues confronting large urban regions. Those are the only experiences I will draw upon tonight, for obvious reasons, because I believe they do bear quite directly on what we are speaking about.

The council would like to register the concerns it has over certain aspects of Bill C-76. The council is a non-governmental, non-profit organization that brings together 32 member organizations and a limited number—about 32, the same number—of individual members with a particular knowledge and experience in conservation matters. In total, the membership of those member organizations is something over 1.25 million people.

The common interest of these organizations and individuals is in the promotion and the welfare of all members of society through the conservation, restoration and the best use of natural resources and the life they sustain. The membership of the council includes representatives of environmental groups, business, the professions, labour and the research and educational communities. We do have further information on the activities and the membership of the council for those who wish, and I will be leaving documents with you on that.

Our objective in appearing before your committee today is threefold: first, to comment briefly on the nature of the process

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 5 novembre 1985

The Chairman: Order please!

Good evening, gentlemen. We are resuming consideration of Bill C-76, an act respecting the operation of the Toronto island airport by the Toronto Harbour Commissioners. We have with us this evening Mr. Simon Miles, Chairman of the Conservation Council of Ontario, and Mr. Ross James, Assistant Curator at the Royal Ontario Museum.

I would invite Mr. Miles to make his presentation.

Mr. Simon Miles (Chairman of the Conservation Council of Ontario): Thank you, Madam Chairman.

Nous sommes heureux de l'occasion de vous rencontrer ce soir. J'aimerais tout d'abord me présenter. Je suis le président bénévole du Conseil de conservation de l'Ontario. Dans la vie réelle, je suis consultant en politique gouvernementale. Pendant de nombreuses années, j'ai participé à des travaux d'expansion urbaine et régionale et à de la recherche en administration publique. J'ai travaillé pour le Bureau de la recherche municipale à Toronto, organisme non gouvernemental financé par les milieux d'affaires en vue d'effectuer des études sur l'administration municipale. Ensuite, j'ai aidé à mettre sur pied un organisme mondial conçu en vue de réunir ensemble des représentants des milieux d'affaires et des syndicats, des fonctionnaires, des représentants élus et des chercheurs de divers domaines afin que tous ensemble ils se penchent sur les grandes questions d'administration publique auxquelles font face les grands centres urbains. Dans mon exposé ce soir, je vais puiser à même l'expérience acquise dans ces seuls secteurs professionnels, pour des raisons évidentes, puisque j'estime que cette expérience est pertinente compte tenu de la question à l'étude.

Le Conseil aimerait porter à votre attention ses préoccupations sur certains aspects du Bill C-76. Le Conseil, organisme non gouvernemental à but non lucratif, réunit 32 organismes adhérents et un nombre limité—environ 32, soit le même nombre—de membres individuels qui possèdent une connaissance spécialisée et une expérience des questions touchant la conservation. Ces organismes adhérents comptent au total plus de 1.25 millions de membres.

Que nous soyons des organismes ou des particuliers, nous avons tous à coeur le bien-être de tous les membres de la société par la promotion de la conservation, la restauration et la meilleure utilisation des ressources naturelles et de la vie qui en dépend. On trouve au sein du Conseil des représentants de groupes écologiques, des milieux d'affaires et professionnels, du monde syndical, de la recherche et de l'éducation. Nous avons d'autres renseignements sur les activités du Conseil et ceux qui en font partie si cela vous intéresse, et je vous laisserai des documents à ce sujet.

Si nous comparaissons devant votre Comité aujourd'hui, c'est que nous avons trois objectifs: premièrement, nous

[Texte]

for the discussion of this bill; second, to convey something of the larger context or philosophy of societal development that we see to be inadequately reflected in Bill C-76 and the discussions of the committee to date; and third, in light of these more general considerations of process and substance of development, to identify some specific points in the bill for further consideration by the committee.

Regarding the nature of the process for the discussion of this bill, we have read over the *Minutes of Proceedings and Evidence* of the Legislative Committee on Bill C-76, Issue 1, and we are concerned at the apparent reluctance to hear witnesses from the public. I recognize that this is now being changed as a policy, but to us from the outside it was an expression of a position which we were concerned about.

It is an unfortunate part of life that there is a growing distrust of governments around the world. We are not just talking about Canada. It really is around the world.

• 1815

We mention this in part because we saw in the minutes of a previous committee meeting that one of the members, who had been a mayor of a city, felt in all sincerity, it appeared, that any city council spoke in the interests and therefore represented the wishes of its people. We really do not think this is always so. We do not think it is so in this case relating to this bill. I think the very fact that you have had a request from two aldermen of the current city council requesting a public meeting is testimony to this view that we have put forward.

We are sure that you, as elected Members of Parliament, are very aware of this environment of distrust. In conducting your business, we see it as incumbent upon you to conduct that business, including the business of this committee, in ways that reflect recognition of this distrust and that attempt to restore some of this trust.

We see this point as being fundamental to the need for greater clarification of certain points we will be raising. More immediately, this climate of distrust suggests that the hearing of public witnesses is an essential part of the process of discussing any bill. This opportunity for discussion should be arranged for on points of policy as well as on later technical detail. I mention those distinctions because, again, they were raised in your previous discussions. Even now it is not clear to us as outsiders whether or not legislative committees are able to hear witnesses on both types of points. We really do believe this should be cleared up by appropriate authorities for the benefit of future committees. We also recommend that some consideration be given to the needs of witnesses for time to prepare for their discussions. We were contacted three business days ago regarding this appearance.

Turning to the matter of the philosophy of societal development that we see to be inadequately reflected in Bill C-76, our

[Traduction]

voulons commenter brièvement la nature de la procédure de discussion de ce projet de loi; deuxièmement, nous voulons vous sensibiliser au contexte plus large, à la philosophie de l'expansion de la société dont on ne tient pas suffisamment compte à notre avis, dans le Bill C-76 ni dans les discussions du Comité jusqu'à présent; et troisièmement, dans l'optique d'une étude plus générale de la procédure et des fondements mêmes du développement, nous souhaitons relever quelques points précis du projet de loi que nous aimerions voir le Comité étudier plus avant.

En ce qui concerne la nature de la procédure choisie pour discuter de ce projet de loi, après avoir lu le *Procès-verbal* du Comité législatif sur le projet de loi C-76, nous nous inquiétons de ce qui semble être une réticence à entendre le témoignage du public. Je me rends bien compte qu'on a maintenant changé cette politique, mais nous y avons vu l'expression d'une position qui nous inquiète.

Il est malheureusement vrai qu'on constate une méfiance croissante à l'égard des gouvernements partout dans le monde. Ce n'est pas uniquement au Canada. C'est partout dans le monde.

Si nous le mentionnons, c'est en partie parce que nous avons vu dans le procès-verbal d'une réunion précédente qu'un des membres du comité, un ancien maire, estimait, en toute sincérité semble-t-il, que tout conseil municipal défendait les intérêts du public et par conséquent représentait les désirs de ses habitants. Nous ne pensons vraiment pas que ce soit toujours ainsi. Nous ne croyons pas que ce soit le cas en ce qui concerne le présent projet de loi. À vrai dire, le fait que deux échevins actuels aient demandé la tenue de séances publiques démontre, à mon avis, l'exactitude de notre opinion.

Nous sommes persuadés que comme députés élus, vous êtes très sensibles à ce climat de méfiance. Nous estimons qu'il vous incombe dans l'exécution de vos fonctions, y compris de vos fonctions ici au comité, de tenir compte de cette méfiance et de tenter par vos agissements d'instaurer une certaine confiance.

Nous jugeons que c'est essentiel si l'on veut préciser certains des points que nous allons soulever. Dans l'immédiat, ce climat de méfiance nous porte à croire qu'il est essentiel de tenir des séances publiques dans le cadre de l'étude de tout projet de loi. Il devrait être possible de discuter les points de la politique tout comme plus tard, les détails techniques. Je fais cette distinction, parce qu'encore une fois, il en a été question dans vos discussions précédentes. Comme nous sommes étrangers à ce processus, nous ne pouvons pas toujours déterminer clairement si les comités législatifs sont en mesure ou non d'entendre des témoins sur les deux points. Nous croyons vraiment qu'il faut que les responsables donnent des directives claires sur les travaux des futurs comités. Nous recommandons également que l'on songe à accorder le temps nécessaire aux témoins pour se préparer à la discussion. Nous avons été avisés il y a trois jours ouvrables.

Parlons maintenant de la philosophie du développement de la société dont on ne tient pas suffisamment pas compte, à

[Text]

concern is that there is no reference in the bill to the community context within which the island airport is expected to operate. There is, for example, no reference to the Toronto islands as a location for a community of people or to its importance as a wildlife sanctuary. Perhaps this was not seen to be necessary in the Toronto Harbour Commissioners Act of 1939. Today there is more pressure on the islands. More importantly, however, there has been a fundamental shift in society's needs, values and demands. The most basic challenge facing all of us who are interested in public decision-making is to comprehend the nature of this shift. Because the shift is so obvious, our elected decision-makers can no longer take society's needs and values to be constants.

It is this shift in needs, values and demands that provided the larger context in which the future of the Toronto islands was debated for many years, both informally and in the formal arena of a provincial commission that led to the report *Pressure Island*. That commission had to consider those changing values. They were clearly very relevant to the shaping of recommendations relating to the management of a politically sensitive area such as the islands. Bill C-76 is dealing with a part of those islands in a direct manner. It is also dealing with the Toronto islands, the beaches, the harbour area, the lakefront and other elements of the larger residential community in an indirect way.

We will not dwell at length upon the process of changing needs and values and the new demands to which they give rise. Suffice it to say here that it is no longer just our foremost thinkers on social and political theory, like Ralph Dahrendorf and the late Fred Hirsch, who are so concerned with these matters. The OECD in its major study into futures recognized value changes to be one of the five most significant factors to comprehend in coming to grips with the servicing of our society in the future.

In short, we are in a period of great uncertainty of the sort that launched man into the renaissance and into the industrial revolution. That last effort to create his own justification led *homo faber*, or man the builder, to a state of considerable material affluence. This meant he was able to satisfy his basic needs for sustenance and shelter and safety. But it was obtained according to a value system that had, first, emphasized the exploitation of nature; second, emphasized competitive individualism; and third, emphasized investment in further productivity to some ultimate end that was the accumulation of wealth for purposes of security in meeting our basic needs, which means survival.

• 1820

Now, for some time, say since the late 1950s, we have been able to turn our attention more to the satisfaction of what are called man's post-material needs: love, a sense of community and belonging, and intellectual and aesthetic stimulation. Western industrialized man recognized that he no longer had to be so acquisitive. "More" was no longer necessarily to be

[Translation]

notre avis, dans le Bill C-76. Nous nous inquiétons parce que le projet de loi passe entièrement sous silence le milieu dans lequel l'aéroport de l'île sera exploité. Il fait aucune mention, par exemple, du fait que les îles de Toronto constituent un milieu de vie pour certains pas plus que de son importance comme réserve faunique. On n'a peut-être pas jugé nécessaire de le mentionner dans la loi de 1939 concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto. Aujourd'hui, les îles sont victimes de plus grandes pressions. Toutefois, aspect plus important encore, il y a eu une évolution fondamentale des besoins, des valeurs et des exigences de la société. Comprendre la nature de cette évolution, voilà pour nous tous qui nous intéressons au processus des décisions publiques, le défi fondamental. Cette évolution est ainsi manifeste; nos décisionnaires élus ne peuvent plus se fier à la constance des besoins, des valeurs de la société.

C'est cette évolution des besoins, des valeurs et des exigences qui sert de contexte global depuis de nombreuses années aux discussions sur l'avenir des îles de Toronto, que ce soit officieusement ou plus officiellement à la Commission provinciale qui a publié le rapport *Pressure Island*. Cette commission a dû tenir compte de l'évolution de ces valeurs. Celles-ci ont clairement joué un rôle primordial dans les recommandations visant la gestion d'une région aussi délicate sur le plan politique que les îles. Le Bill C-76 vise une partie de ces îles de façon directe. Il porte indirectement aussi sur les îles de Toronto, les plages, le port, la berge, et les autres éléments d'un ensemble domiciliaire plus vaste.

Nous n'allons pas nous éterniser sur l'évolution des besoins, des valeurs et des nouvelles exigences que cela entraîne. Qu'il suffise de dire que nos penseurs les plus connus en théories sociales et politiques comme Ralph Dahrendorf et le regretté Fred Hirsch, ne sont plus les seuls à s'inquiéter profondément de ces questions. L'OCDE dans sa grande étude sur l'avenir a reconnu que l'un des cinq facteurs les plus importants qu'il fallait comprendre si l'on voulait répondre aux futurs besoins de notre société, c'était les changements de valeurs.

Bref, nous traversons une période de grande incertitude semblable à celles qui ont précédé la renaissance et la révolution industrielle. Ce dernier effort en vue de créer sa propre justification a procuré à l'*homo faber*, où l'homme constructeur, une influence matérielle considérable. Il était désormais en mesure de satisfaire ses besoins les plus fondamentaux sur le plan de l'alimentation, de l'abri et de la sécurité. Mais il y est arrivé en adoptant un système de valeur où l'exploitation de la nature venait en première place, suivie de l'esprit de compétitivité entre les individus, puis l'accroissement de la productivité dans le but d'accumuler les richesses pour garantir la sécurité et donc la survie.

Depuis un certain temps maintenant, disons depuis la fin des années 1950, nous avons pu nous intéresser davantage à la satisfaction des besoins post-matériels: l'amour, l'appartenance à la communauté, la stimulation intellectuelle et esthétique. L'homme de la société occidentale industrialisée s'est rendu compte qu'il ne lui était plus nécessaire de placer l'acquisition

[Texte]

equated with "better". He began to place more value on the variety of stimuli and the quality of those stimuli he would receive from his natural, economic and social environments. His attitude towards the natural environment is shifting from one of exploitation to that of symbiosis and sustainable development. His attitude towards others has begun to shift. He began to seek a sense of community.

As Ralph Dahrendorf, the Principal of the London School of Economics, has observed in his book on *Life Chances* in which he attempts to come up with a measure of human progress, western man has become more concerned with the quality of his associations with people, places and objects. He calls these our ligatures. The quality of these ligatures, or ties, and the availability and richness of options is what he sees to be the prime measures of progress in history. Thus, although western man is still in a transition period in searching for a new *raison d'être*, this in essence is the new direction in which our needs and values are taking us.

These changes in needs and values are already finding their expression in the Metro Toronto area, not least in the development of the waterfront. We submit that they are being experienced as strongly here as in other parts of the western world. In light of these changes, we cannot help but see certain demands of the Toronto community being given higher priority in the future planning and development of the Toronto region.

Bill C-76 should be regarded as an instrument for satisfying these demands through the activities of the Toronto Harbour Commissioners. Bill C-76 should represent an embodiment of the needs, values and demands as they pertain not just to the island airport but to any part of the community on which the airport activities will impinge. Most of these concerns have already been expressed in the recorded minutes of the previous discussions of your committee. We are concerned that they be brought into focus and somehow find some form of expression in the bill.

For purposes of our discussion of Bill C-76, the identification of some of the more significant demands enables us to pinpoint some of the shortcomings of the bill and possible ways of rectifying them. In short, this leads us to our own third objective referred to earlier. These demands are as follows.

First is a greater respect for maintaining communities. The one under obvious pressure again in this instance is the Toronto island community. There is no mention of the needs of the Toronto island residents to have access across the island airport lands. This is required during the winter when the ice-breaker provided by Metro Toronto fails to perform satisfactorily. Typically, in recent years we understand that this is required on an almost continuous basis from Christmas to mid-March. Allowing expropriation to provide "unobstructed airspace for the landing and taking off of aircraft at the Airport" could well create yet further difficulties for those now

[Traduction]

au premier rang de ses préoccupations. «D'avantage» ne voulait plus nécessairement dire «mieux». Il commencera à accorder plus de valeur à la variété et à la qualité des stimuli qu'il recevait de son milieu naturel, économique et social. D'exploitation, son attitude envers le milieu naturel devient symbiotique et tournée vers un développement constant. Son attitude à l'égard de l'autre se modifie également. Il commence à acquérir un sens de la communauté.

Comme l'a remarqué Ralph Dahrendorf, Directeur de la London School of Economics, dans son livre *Life Chances* par lequel il essaie de donner une mesure du progrès humain, l'homme occidental est désormais davantage préoccupé de la qualité de ses associations avec les gens, les lieux et les objets. L'auteur parle de ligatures. La qualité de ces ligatures, de ces liens, la disponibilité et la richesse des options sont à son sens les principales mesures du progrès humain. Par conséquent, si l'homme occidental est encore en période de transition, s'il cherche encore sa nouvelle *raison d'être*, c'est essentiellement en cette nouvelle direction que nous conduisent nos besoins et nos valeurs.

Ces nouveaux besoins et ces nouvelles valeurs se manifestent déjà dans la région métropolitaine de Toronto, et la question du développement du bord du lac n'est pas en reste. Nous estimons que ces nouvelles tendances sont aussi fortes ici que dans d'autres régions du monde occidental. Compte tenu de cette évolution, nous ne pouvons nous empêcher de voir qu'à l'avenir il faudra accorder davantage de poids aux désirs des habitants dans le processus de planification et de développement de la région de Toronto.

Il faut considérer le projet de loi C-76 comme un instrument permettant de satisfaire ces désirs par l'entremise des activités des commissaires du Port de Toronto. Le projet de loi C-76 se doit de refléter ces besoins, ces valeurs et ces exigences non seulement dans le contexte de l'aéroport de l'île, mais aussi pour tous les aspects communautaires qui seront touchés par l'exploitation de l'aéroport. La plupart de ces inquiétudes ont déjà été exprimées et sont dans le compte-rendu officiel des débats de votre Comité. Nous voulons qu'il en soit tenu compte et qu'elle soit reflétée dans le projet de loi.

Dans le cadre de l'examen du projet de loi C-76, l'identification des exigences les plus importantes nous permet de relever quelques unes des faiblesses du projet de loi, et de suggérer des solutions possibles. En quelques mots, cela nous mène à parler du troisième objectif mentionné tout à l'heure. Les exigences sont les suivantes.

Tout d'abord, un plus grand respect pour le maintien des communautés. Dans ce cas précis, c'est la communauté de l'île de Toronto qui est le plus directement visée. Or on n'a fait aucune mention de la nécessité pour les habitants de l'île de pouvoir traverser les terres de l'aéroport. C'est indispensable pendant l'hiver lorsque le brise-glace de Métro Toronto ne suffit pas à la tâche. Ce qui est le cas depuis quelques années presque tous les jours, de Noël à la mi-mars. En permettant l'expropriation des terres en vue d'obtenir un espace aérien dégagé pour l'atterrissage et le décollage des avions à l'aéroport, on risque fort de compliquer encore davantage la vie des

[Text]

living on the islands in making crossings in winter via airport lands.

The second demand is that there be more opportunities to enjoy natural areas within the city. Areas likely to be threatened by the presence of more planes are the islands, the beaches and certain areas under their flight paths. Noise is not the only factor to be considered. There is also frequency and sheer presence. There appears to be no interest expressed in giving guidance to the Toronto Harbour Commissioners on limiting the number of flights.

• 1825

In addition, as committee discussions have already made clear, any major expansion of the airport traffic will add to the pressure to construct more expressways into the downtown area. The Spadina expressway and the Scarborough expressway, if built, could lead to the loss of very valuable ravine land and residential communities.

A third demand is that there be more opportunity for diversity in city living. This demand embraces the above-mentioned demands, and it also recognizes the value of a small airport in the city. A small airport, with a limited number of small planes, adds colour and diversity to the city. It also serves a very useful role in relieving Pearson International of the otherwise relatively large number of take-offs and landings of small planes that are not accounting for much passenger traffic.

Again, the question comes down to scale, and thus impact on the surroundings. If other waterfront areas are to be enjoyed, they should not be dominated by one user, namely the airport. The notion of unobstructed airspace, combined with the unlimited number of flights, presents us with a very real possibility of stacking over the city and lake. This will detract from both the residential and the recreational value of the city. It will also make our waterfront less attractive a habitat for wildlife, further reducing its diversity.

What the above suggests to the Conservation Council is that certain points should be subject to change or clarification. Regarding expropriation powers of the Toronto Harbour Commissioners, we suggest that consideration be given to ensuring that any expropriation be governed by legislation that is more familiar to the Council of the City of Toronto, and thus more easily controlled by that council, than is the Railway Act. This would make appeal procedures for citizens easier. It would also not necessitate any watch on the changes in the Railway Act, which is quite difficult for citizens in any one community.

I should also add to the written text before you that we feel really it is questionable whether there need be any expropriation powers, given our concerns about any further expansion of the airport. We wonder whether that clause was inserted into the bill simply because it was standard procedure. This would be quite understandable; but it could be reviewed in that light.

[Translation]

habitants de l'île qui, en hiver, doivent passer par les terres de l'aéroport.

Deuxièmement, il faut que les gens puissent profiter d'un plus grand nombre de zones naturelles à l'intérieur de la ville. Les zones qui seront le plus menacées par un accroissement du trafic aérien seront les îles, les plages et d'autres situées sur le trajet des avions. Et il n'y a pas que le facteur bruit. Il y a aussi la fréquence des passages et la simple présence. On ne semble aucunement intéressé à donner des instructions aux commissaires du Port de Toronto concernant la limitation du nombre de vols.

En outre, comme l'ont clairement indiqué les débats du comité, un fort accroissement du trafic aérien à l'aéroport de l'île pèsera en faveur de la construction de nouvelles voies express vers le centre-ville. Les voies express de Spadina et Scarborough, si elles sont réalisées, pourraient entraîner la perte de ravins et de secteurs résidentiels extrêmement importants.

Troisièmement, il faut une plus grande diversité du milieu urbain. Cette exigence englobe les deux précédentes et reconnaît en outre la valeur d'un petit aéroport en ville. Un petit aéroport, avec un nombre limité de petits avions, ajoute à la couleur et à l'intérêt d'une ville. Il peut également jouer un rôle très utile en soulageant l'aéroport international Pearson d'un nombre relativement élevé d'atterrissages et de décollages par des petits avions qui ne représentent qu'une petite portion du trafic passager.

Encore une fois, il s'agit d'une question d'échelle, et donc d'impact sur l'environnement. Si l'on veut pouvoir profiter des rives du lac, il ne faut pas qu'elles soient dominées par un utilisateur, en l'occurrence, l'aéroport. La notion d'espace aérien dégagé, jointe au nombre illimité de vols, risque fort d'obliger les avions à survoler la ville et le lac en attendant de pouvoir atterrir, et cela avec des conséquences désagréables tant du point de vue résidentiel que récréatif. Nos rives seront également moins intéressantes pour la faune, qui sera donc moins diversifiée.

Le Conseil de conservation en conclut que certains points doivent être modifiés ou précisés. En ce qui concerne les pouvoirs en matière d'expropriation accordés aux commissaires du Havre de Toronto, nous suggérons que les pouvoirs d'expropriation soient régis par une loi que le conseil municipal de Toronto connaîtrait mieux, et qu'il pourrait donc ainsi plus facilement contrôler que la Loi sur les chemins de fer. Les citoyens pourraient ainsi plus facilement faire appel. Il ne serait pas nécessaire de surveiller les modifications apportées à la Loi sur les chemins de fer, ce qui peut être très difficile pour des citoyens.

Permettez-moi de m'écarter quelque peu du texte que vous avez devant vous pour vous dire que nous nous demandons s'il est bien nécessaire d'accorder des pouvoirs d'expropriation, compte tenu de nos inquiétudes concernant le développement ultérieur de l'aéroport. Nous nous demandons si on a inclus cet article au projet de loi simplement parce que c'est la procédure

[Texte]

We also suggest that it be made clear in Bill C-76 that lands not owned by the City of Toronto cannot be used for building tunnels or bridges to the island and that these lands cannot be expropriated for, or brought into use for, airport activities unless already so designated.

There should also be some form of specific reference that recognizes the right of access of island residents across island airport lands.

About the number of flights, some specific limit should be set, or some arrangement established, for agreeing on the number. This procedure should allow for public discussion. Consideration should be given to arranging for assessment of the impact of any proposed expansion on the natural and social environment, plus the more typical consideration of the economic environment.

Since there does appear to be confusion within the committee over how the lease granted by the City of Toronto to the Toronto Harbour Commissioners and the proposed act should be read in conjunction, and whether either one should take precedence. We suggest that this matter should be decided upon and stated in Bill C-76. We have assumed the reference in the lease to the non-use of jets would take precedence, because we do want to make sure that this indeed is so at the end of the day. However, we are concerned whether the lease will indeed take precedence, and we feel this should be decided upon and further discussions perhaps then would take a different direction once we know what we are really dealing with in point of law.

• 1830

Madam Chairman, that is all I have to say for now. We appreciate the opportunity to present these concerns to your committee, and we will be prepared to answer any questions.

Thank you.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Miles.

Monsieur James, voulez-vous ajouter quelque chose?

Mr. Ross James (Assistant Curator, Royal Ontario Museum): Not with respect to this but, with respect to birds, I would have something to say.

La présidente: Oui, monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Madam Chairman, it might be more orderly and conducive to a proper process for you to permit questions of one witness at a time before the next presentation is made.

La présidente: D'accord. Vous avez la parole pour dix minutes, monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Thank you.

First of all, Madam Chairman, let me thank Mr. Miles for coming forward with such a comprehensive brief, for the inspiring content and for setting the foundation for his

[Traduction]

normale. Ce serait tout à fait compréhensible, mais il faudrait revoir la question de ce point de vue.

Nous suggérons également que le projet de loi C-76 précise sans ambiguïté que les terres qui n'appartiennent pas à la ville de Toronto ne peuvent pas servir à la construction de tunnels ou de ponts reliant l'île à la terre ferme, et également que ces terres ne peuvent pas être expropriées au profit de l'aéroport à moins qu'elles n'aient déjà été désignées à cette fin.

Le projet de loi doit également faire état du droit de passage des habitants de l'île sur les terres de l'aéroport.

En ce qui concerne le nombre de vols, il faut en fixer la limite précise, ou en arriver à un accord. Le public devrait être invité à exprimer son point de vue dans ce processus. Il faut prévoir une étude d'évaluation de l'impact d'une expansion proposée sur l'environnement naturel et social, au-delà des considérations économiques typiques.

Puisque le comité ne semble pas être certain de la concordance qu'il devrait y avoir entre le bail, accordé par la ville de Toronto aux commissaires du Havre de Toronto, et la loi proposée, et qu'on ne sait pas très bien lequel devrait avoir préséance, nous proposons que la question soit réglée et précisée dans le projet de loi C-76. Nous supposons que l'article du bail interdisant l'utilisation des avions à réaction prévaudrait, parce que nous voulons nous assurer que ce sera effectivement le cas. Nous nous demandons toutefois si le bail prévaudra effectivement, et nous estimons qu'il faut prendre une décision là-dessus après quoi les discussions pourront prendre une orientation différente lorsque nous saurons exactement à quoi nous en tenir sur le plan juridique.

Madame la présidente, c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de présenter notre point de vue, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Miles.

Mr. James, would you like to add anything?

M. Ross James (conservateur adjoint, Musée royal de l'Ontario): Pas là-dessus, mais j'aurais quelque chose à dire au sujet des oiseaux.

The Chairman: Yes, Mr. Caccia.

M. Caccia: Madame la présidente, il vaudrait peut-être mieux procéder avec un témoin à la fois, avant de passer au suivant.

The Chairman: Very well. You have the floor for 10 minutes, Mr. Caccia.

M. Caccia: Merci.

Tout d'abord, madame la présidente, j'aimerais remercier M. Miles de nous avoir présenté un mémoire aussi complet et intéressant, et d'avoir fondé ses recommandations sur les

[Text]

recommendations on social and political theory by such outstanding thinkers, like Dahrendorf and Hirsch. It is only conducive to our deliberations to be guided by these fundamental thoughts.

On page 6, Mr. Miles indicates the directions that we should be considering, beginning with expropriation. The first question, therefore, to him is the following: Is it his recommendation that Bill C-76 be amended so as to read that the expropriations, if any, be governed by the legislation content in the Municipal Act of Ontario rather than by the Railway Act?

Mr. Miles: I did indicate, as I believe you picked up, that we really question whether there is any need for expropriation powers, given that we are dealing with a very small airport and we want to see it stay small. There are a number of reasons. As I mentioned, it is not just the airport, it is also the impact that the airport has on so many things in the harbour area and even further afield. But it would make it so much easier for citizens of Toronto to be able to keep an eye on any activities in their area if they could resort to legislation of the City of Toronto. If they have any questions, they can go to their city councillor. They do not have to chase—what would it be?—maybe the Minister of Transport, who is naturally somewhat more remote from them.

Mr. Caccia: Madam Chairman, is Mr. Miles, with the knowledge he has of municipal legislation, in the position to indicate to us whether the expropriation procedure under the Municipal Act is more advanced, more reflective of current values and processes than the procedure contained in the Railway Act?

Mr. Miles: Madam Chairman, I have not had the opportunity, in the short time available, to compare the two pieces of legislation, but I would hope that would be done by your committee.

Mr. Caccia: The next question, Madam Chairman, has to do with the limiting of the number of air flights. Again, from the recommendations on page 6, is Mr. Miles suggesting that an amendment be made to the proposed legislation in Bill C-76 to that effect?

Mr. Miles: Yes. I think we should see some limit to the numbers. The minutes of your discussions in the previous sessions of this committee indicate that you expect a considerable increase in numbers of both actual flights and passengers by 1990. Of course, the world does not end in 1990. It goes on, and we have every reason to believe it could expand considerably otherwise.

• 1835

Mr. Caccia: Is there any number that Mr. Miles would like to indicate?

Mr. Miles: No. I do not really think it is necessary for our organization to suggest a specific number. We would prefer that consideration be given to a democratic process to settle a number. I would like to think that there would not be many

[Translation]

théories sociales et politiques de penseurs aussi éminents que Dahrendorf et Hirsch. C'est très bien que nos délibérations s'inspirent de ces théories fondamentales.

A la page 6 de son mémoire, M. Miles nous indique l'orientation que nous devrions prendre, en commençant par l'expropriation. La première question que je voudrais lui poser, donc, est la suivante: est-ce qu'il recommande que le projet de loi C-76 soit modifié de manière à ce que les expropriations, le cas échéant, soient régies par les dispositions de la Loi ontarienne sur les municipalités plutôt que de la Loi sur les chemins de fer?

M. Miles: Vous avez bien saisi, je pense, que nous remettons en question le besoin de prévoir des pouvoirs d'expropriation, étant donné qu'il s'agit d'un très petit aéroport, et que nous tenons à ce qu'il demeure ainsi. Nous avons pris cette position pour un certain nombre de raisons. Comme je l'ai mentionné, il n'y a pas que la question de l'aéroport, il y a aussi toutes les choses reliées au havre et à d'autres considérations qui sont touchées par l'aéroport. Les citoyens de Toronto pourraient beaucoup plus facilement surveiller les activités de leur secteur s'ils pouvaient recourir aux règlements de la ville de Toronto. En cas de questions ou de problèmes, ils pourraient s'adresser à leurs conseillers municipaux. Ils n'auraient pas à courir après le ministre des Transports, je suppose, qui est naturellement moins sensible à leurs préoccupations.

M. Caccia: Madame la présidente, d'après sa connaissance du droit municipal, M. Miles pourrait-il nous dire si les modalités d'expropriation prévues dans la Loi sur les municipalités sont plus avancées, plus sensibles aux valeurs courantes que les modalités établies dans la Loi sur les chemins de fer?

M. Miles: Madame la présidente, compte tenu du bref délai qui m'a été imparti, je n'ai pas pu comparer les deux lois, mais j'ose espérer que votre Comité pourra le faire.

M. Caccia: Ma prochaine question, madame la présidente, porte sur la limitation du nombre de vols. Dans les recommandations énoncées à la page 6, M. Miles propose-t-il que le projet de loi C-76 soit amendé à cet effet?

M. Miles: Oui. Je pense que nous devrions limiter le nombre des vols. J'ai lu dans le compte rendu de séances antérieures de votre Comité que vous prévoyez une hausse considérable du nombre de vols et de voyageurs d'ici à 1990. Mais le monde ne s'arrêtera évidemment pas en 1990. Il continuera à évoluer, et nous avons toutes les raisons de croire que l'aéroport pourrait connaître une expansion considérable.

M. Caccia: Monsieur Miles voudrait-il nous suggérer des limites?

M. Miles: Non. Je ne crois vraiment pas qu'il soit nécessaire que notre organisation vous suggère des limites précises. Nous préférons que les limites soient établies par un processus démocratique. J'aimerais bien qu'il n'y ait pas tellement plus

[Texte]

more flights than there are currently simply because the people who have to move across the runway from the island community already have enough difficulty with that in the winter months anyway.

Mr. Caccia: Thank you.

Moving on to the suggestion that lands not owned by the City of Toronto not be used for the building of tunnels and bridges, does Mr. Miles suggest that the bill before us should include a clause, which I suppose would have to be added, making a specific reference to the necessity or the recognition that lands not owned by the City of Toronto not be used for the building of tunnels or bridges and also to the recognition of the right of access by island residents across island airport lands. Is that in essence what Mr. Miles is suggesting?

Mr. Miles: That is indeed what I am suggesting. We do not wish to specify exactly how it be done, simply because we did not have time and we do not really think that is our role. It is simply to alert you to the fact that there is an umbrella organization out there representing a good cross-section of the body politic that has this type of concern.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. Young: I really do not have many questions because I think you have addressed the concerns I have had in your presentation, quite frankly—and I share all of them.

What seems to have happened here, as I understand it, and what we have been told, is that the federal government is simply responding to a simple request from the city to do something that would allow the city to proceed from 1983 with a plan of action with respect to the Toronto Island Airport. However, the bill seems to go beyond that somewhat—that is how it certainly appears to me—and therefore this is why we are having these committee meetings and asking so many questions.

I think we had just two questions. We had several witnesses here last night. One of them was an official of City Express, and I asked him a question that had been raised with me by one of the aldermen at city hall that City Express had in fact commissioned a feasibility study on putting in place some kind of infrastructure to permit traffic to flow between the mainland and the island airport. He confirmed with me, during the course of the evening, that they are definitely interested in that kind of infrastructure being in place, and I would be surprised if they did not in the kind of business they have. However, if they go that route then—if indeed the bill gives them the authority to expropriate on lands other than those owned by the City of Toronto—I could see that turning into not only a controversy in Toronto but a dream for the legal profession. That is what it would boil down to. I just wonder if you have any opinions on that.

• 1840

Mr. Miles: Madam Chairman, I am not a lawyer, so I cannot necessarily comment from that vantage point. I suspect you may be right, but I would like to maybe comment from some other experience; namely that in the U.K., right now, or

[Traduction]

de vols qu'à l'heure actuelle, simplement parce que les gens des îles ont déjà suffisamment de problèmes à se déplacer durant les mois d'hiver.

M. Caccia: Merci.

On a suggéré que les terrains n'appartenant pas à la ville de Toronto ne soient pas utilisés pour l'aménagement de tunnels et de ponts; cela veut-il dire que pour M. Miles le projet de loi renferme une disposition claire et précise à cet égard et qui reconnaîtrait aux habitants des îles le droit de passage sur les terrains de l'aéroport. Est-ce bien cela que suggère M. Miles?

M. Miles: C'est effectivement ce que je dis. Quant aux modalités précises, nous n'avons pas eu le temps d'y réfléchir, et nous ne pensons pas qu'il nous appartient de les établir. Nous tenons simplement à vous sensibiliser au fait qu'il existe une organisation cadre représentant un bon éventail de groupes que la question préoccupe.

La présidente: Monsieur Young.

M. Young: Je n'ai pas tellement de questions à vous poser, parce que je pense que vous y avez répondu dans votre déclaration, et franchement, je partage votre opinion sur tous les points.

D'après ce qu'on nous a dit, et si je comprends bien la situation, le gouvernement fédéral ne fait que répondre à une simple demande de la ville qui sollicite l'autorisation de mettre à exécution, à partir de 1983, un plan d'action concernant l'aéroport des îles de Toronto. Toutefois, le projet de loi semble aller plus loin que cela—du moins à ce que j'y vois—et c'est ce qui explique la tenue des présentes audiences et les interrogations si nombreuses.

Je pense qu'il y a deux grandes questions à poser. Nous avons rencontré plusieurs témoins ici hier soir. Parmi eux, il y avait un représentant de City Express, et je lui ai demandé, comme me l'avait demandé un échevin, s'il était vrai que City Express avait commandé une étude de faisabilité sur l'aménagement d'infrastructures pour permettre la circulation entre la terre ferme et l'aéroport des îles. Il m'a confirmé, au cours de la soirée, que ce genre d'infrastructures l'intéressait certainement—le contraire m'aurait étonné compte tenu de la nature de l'entreprise. Cependant, si jamais ce projet se matérialise, si le projet de loi autorise l'expropriation de terrains autres que ceux de la ville de Toronto, j'entrevois non seulement beaucoup de controverses à Toronto, mais une situation de rêve pour les juristes. Voilà ce qui arrivera. Je voudrais savoir si vous avez des idées là-dessus.

M. Miles: Madame la présidente, n'étant pas avocat, je ne peux pas faire de commentaires de ce point de vue-là. Vous avez sans doute raison, mais j'aimerais peut-être vous parler d'une autre expérience: au Royaume-Uni, aujourd'hui, et

[Text]

for several years until now, there has been a major battle between citizens and various governments as to the location of a possible third London airport. For a long time there was an argument in favour of one airport—namely Stanstead—that the airport should go there, simply because there was approximately one million pounds worth of tarmac there that had been there since the Americans used it as an aerodrome during the war.

The analogy to the situation which Mr. Young is describing as a potential development in Toronto is that once you have a fair amount of infrastructure in place there is a temptation to develop it much further, and I think it would be very, very difficult to resist that temptation if bridges or tunnels were put in place. I think that is one of the reasons why there is such a concern, that this access be restricted.

There are probably other lessons to be learned from Stanstead, and other places as well, that we may come to later with regard to bird populations. That is all I have to say for the moment.

Mr. Young: The other witness we had with us last evening was a chap by the name of Mr. Mason, a bird control expert, who has done work at Pearson International and the Toronto Island Airport. I asked him about the increase in aircraft movements of some 44,000 by the year 1990 and the increase in passenger movements also in that time, but specifically about aircraft movements, and that is only 1990—as you pointed out yourself, the world does not end at the end of 1990—and I can see what is going to happen at Toronto Island Airport. But specifically I asked Mr. Mason whether in his view as an expert that increase in aircraft movements would have any impact on the ecology on the island. He offered the opinion that it would have absolutely none, which I viewed with some scepticism. However, that was the opinion from the expert. Asking another expert, in your view would you see the increase in aircraft movements having an effect on bird sanctuaries, the natural habitat, that kind of thing?

Mr. Miles: Madam Chairman, I am not an expert in bird habitats and their behaviour, and so I would have to make clear that it is only my own view that I would be very surprised if one were to further develop this airport that it did not have some impact on bird life. I just find it very difficult to believe that wildlife generally does not get some message from the presence of man and that it is not necessarily welcome in all situations. I mean, it seems to me to be just common sense. An occasional plane, several planes, maybe they do not make a lot of difference, but we are not talking about that, we are talking about moving into the future where there are many more planes, many more landings and take-offs, and that will also bring with it other infrastructure that will be detrimental to the wildlife.

• 1845

There is only one point, for example—that there will be well-lit buildings that birds will fly into, for example.

Thank you.

[Translation]

depuis plusieurs années, les citoyens et divers paliers de gouvernement se disputent vivement sur l'emplacement d'un éventuel troisième aéroport pour Londres. On a dit pendant longtemps que l'aéroport devait être aménagé à Stanstead, pour la simple raison qu'il y avait là pour une valeur d'environ un million de livres de tarmac qui avait servi d'aérodrome aux Américains durant la guerre, mais qui n'était pas utilisé depuis.

Je fais cette analogie avec la situation que nous décrit M. Young à propos de l'éventuelle expansion de l'aéroport des îles de Toronto parce que, une fois qu'il y a suffisamment d'infrastructures en place, on est tenté de ne pas s'arrêter là, et je pense qu'il serait très difficile de ne pas succomber à cette tentation une fois que les ponts ou les tunnels seraient en place. C'est l'une des raisons qui expliquent pourquoi on cherche tellement à limiter l'accès de l'aéroport.

Il y a probablement d'autres leçons à tirer de l'expérience de Stanstead, et d'ailleurs en ce qui concerne notamment les populations d'oiseaux dont nous parlerons sans doute plus tard. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

M. Young: L'autre témoin que nous avons rencontré hier soir, était M. Mason, spécialiste de la conservation des oiseaux qui a travaillé à l'aéroport international Pearson et à l'aéroport des îles de Toronto. Je l'ai interrogé au sujet de l'accroissement de la circulation aérienne de quelque 44 000 vols d'ici à 1990 et de l'augmentation du nombre de voyageurs durant cette même période, mais surtout au sujet du trafic aérien—et comme vous l'avez si bien dit, le monde ne s'arrêtera pas en 1990—et je peux voir ce qui s'en vient à l'aéroport des îles de Toronto. Mais j'ai demandé spécifiquement à M. Mason s'il pensait, en tant que spécialiste, que l'accroissement du trafic aérien aurait une incidence sur l'écologie de l'île. Il m'a répondu que cela n'aurait aucun effet; réponse que j'ai accueillie avec un certain scepticisme. Mais c'était néanmoins l'opinion d'un spécialiste. Je vous pose maintenant la même question: à votre avis, l'accroissement du trafic aérien aura-t-il une incidence sur les sanctuaires d'oiseaux, sur l'habitat naturel des oiseaux et ainsi de suite?

M. Miles: Madame la présidente, je ne suis pas spécialiste des habitats d'oiseaux et de leur comportement, et je tiens à ce qu'il soit bien clair que j'émetts ici une opinion personnelle: je serais très étonné que l'expansion de cet aéroport n'ait pas une certaine incidence sur les oiseaux. J'ai bien du mal à croire que la faune en général n'est pas perturbée par la présence de l'homme et que celui-ci est toujours le bienvenu partout où il s'installe. Pour moi, c'est la simple logique. Un ou plusieurs avions une fois le temps ne feront peut-être pas beaucoup de différence, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit; il est question, à l'avenir, d'un nombre beaucoup élevé d'avions, d'atterrissages et de départs, et cela amènera d'autres infrastructures qui nuiront à la faune.

Qu'il suffise de penser, par exemple, qu'il y aura des immeubles bien éclairés auxquels se heurteront les oiseaux.

Merçi.

[Texte]

La présidente: Monsieur Forrestall, avez-vous des questions?

Mr. Forrestall: No, just a brief observation. I am not really accustomed to being lectured to with respect to my duties as a public person, and that comment will stand and I am quite prepared to live with it.

No, I have no questions whatsoever.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: On the question of precedence, is Mr. Miles recommending that in clarifying this question in Bill 76 the precedence be given to the lease?

Mr. Miles: I think we would not worry which instrument had precedence providing it was first agreed, before the bill became an act, which instrument was to have precedence and that instrument then embraced all of the principles we would like to see reflected in the ongoing management of the airport and therefore the way it would impact on the surrounding community.

Mr. Caccia: Surely, considering the fact that the lease cannot be changed any longer, by us at least, the only changeable instrument is Bill C-76.

Mr. Miles: In that case let us go for the changes to Bill C-76.

Mr. Caccia: The other question is this: The lease specifies on page 11, under "Special Conditions", that the lessee shall not permit jet-powered aircraft to operate to and from the island airport with the exception of medical evacuations and other emergency use. Is that terminology clear and adequate in the view of the witness?

Mr. Miles: I do not have that in front of me, but it would seem to be. Of course there is a difficulty there in that the lease runs out and conceivably, even, the lease can be changed. However, I think in that case, if it is changed by the City of Toronto, it would be only reasonable to assume that the citizens of Toronto should then take their grievances to the city.

I think that would satisfy my concerns on that point.

Thank you.

Mr. Caccia: A supplementary question: If the lease runs out and the act is still in place, would that be an additional reason for entrenching, let us say, the basic criteria the Conservation Council of Ontario is proposing in this brief?

Mr. Miles: Yes, we would like to see it entrenched in the bill because that is the whole point of addressing the nature of the values we see to be coming to the fore—or not really just coming to the fore. We know from public surveys that you as Members of Parliament have available to you the value that is given to the environment and the things I have been talking about earlier.

[Traduction]

The Chairman: Mr. Forrestall, do you have any questions?

M. Forrestall: Non, simplement une brève observation. Je n'ai vraiment pas l'habitude de me faire dire ce que je dois faire en tant qu'homme public, et je suis bien prêt à me défendre là-dessus.

Non, je n'ai absolument pas de questions à poser.

La présidente: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Sur la question de préseance, est-ce que M. Miles recommande que le projet de loi C-76 précise que la préseance doit être accordée au bail?

M. Miles: Je pense qu'il nous importe peu de savoir quel instrument aura préseance, pourvu qu'il soit entendu de prime abord, avant que le projet de loi ne soit adopté, que l'instrument qui aura préseance englobera tous les principes que nous souhaitons concernant la gestion permanente de l'aéroport et son impact sur le milieu.

M. Caccia: Étant donné que le bail ne peut plus être modifié, du moins pas par nous, la seule chose qui peut changer, c'est le projet de loi C-76.

M. Miles: Dans ce cas-là, changeons le projet de loi C-76.

M. Caccia: L'autre question est la suivante: le bail stipule, à la page 11, sous la rubrique «Clauses spéciales», que le titulaire du bail ne doit pas permettre que des avions à réaction décollent de l'aéroport des îles ou y atterrissent, sauf en cas d'évacuation pour des raisons médicales ou autres urgences. Cette disposition est-elle suffisamment claire et complète pour le témoin?

M. Miles: Je n'ai pas le texte devant moi, mais cela m'apparaît satisfaisant. Évidemment, il peut y avoir des problèmes, en ce sens que le bail peut se terminer et peut-être même être modifié. Dans cette éventualité, cependant, si le bail est modifié par la ville de Toronto, il est logique que les citoyens de Toronto adressent leurs plaintes à la ville.

Je pense que cela me satisferait.

Merci.

M. Caccia: Une question supplémentaire: advenant que le bail arrive à échéance et que la loi soit toujours en vigueur—n'aurions-nous pas encore plus raison de demander que soit inséré dans la loi le critère fondamental énoncé par le Conseil de conservation de l'Ontario dans son mémoire?

M. Miles: Bien sûr que nous voudrions voir cela inséré dans le projet de loi, car c'est justement le but de cet exercice. Nous savons que les Parlementaires sont au courant de l'importance que la population accorde à l'environnement et aux valeurs dont je vous ai parlé tout à l'heure.

[Text]

• 1850

We would like to think in putting this bill together to guide the Toronto Harbour Commissioners you would take those sorts of considerations into account, and if you could embody them within the proposed act, so much the better.

Mr. Forrestall: Mandatory or permissive? What really is your concern? Do you want it mandatory or do you want it permissive? The lease is absolute.

Mr. Miles: Yes.

Mr. Forrestall: The lease stands on its own. We have had that explained on a number of occasions to us by legal counsel. So I presume what Mr. Cassidy is after is your judgment, your opinion, your view, whether or not the provision in the enabling legislation should be mandatory or permissive.

Mr. Miles: I understand.

I think it would be preferable to have it mandatory. The reason for saying this goes back to the first point, about the distrust of governments—and please understand me, this is not . . .

Mr. Forrestall: This is not really the forum to discuss mistrust of government, a judgmental call on what the world particularly thinks about elected bodies. That is a very pertinent and very interesting discussion, but I think, respectfully, it is a discussion we should get into in another committee under another piece of legislation, or in another forum, not particularly in this new legislative process we are I guess experimenting with. We have a bill that has been approved by the House of Commons in principle, and I think it is incumbent upon us to respect the view and the wishes of the House of Commons, and I am prepared to do that.

I know we have a very difficult period in transition; a very difficult period; and no one is more frustrated with this difficulty than I as an individual member of the House of Commons am. But the reality and the practicality of getting on with business is that it is the standing committees where these matters should be discussed.

If Mr. Caccia were arguing and we were hearing witnesses in front of the standing committee, I think you would find a very lively and hopefully enlightening debate; but not in a committee where we are dealing with legislation that has been approved in principle. If we do not take this opportunity to give the legislative process a fair chance to work, then we might just as well kill it. I think the process in this difficult period of transition, as interpreted by the opposition, is perhaps designed to kill any opportunity that this new parliamentary reform process has to survive. That is my concern.

I am sorry for that outburst, but I am nevertheless quite sincere.

Mr. Young: On the same point of order, Madam Chairman, Mr. Forrestall, with all due respect, I think that part of the discussion should properly be done by the committee with witnesses before the committee. On the first point Mr.

[Translation]

Nous espérons que, dans l'élaboration de ce projet de loi destiné aux commissaires du havre de Toronto, ces considérations seront prises en ligne de compte, et si elles pouvaient faire partie du projet de loi, ce serait tant mieux.

M. Forrestall: Vous voudriez que ce soit obligatoire ou facultatif? Que voulez-vous au juste? Le bail est absolu.

M. Miles: Oui.

M. Forrestall: Le bail est absolu. Les services juridiques nous l'ont expliqué plus d'une fois. Je présume donc que M. Cassidy veut savoir quelle est votre opinion; il vous demande si vous pensez que la disposition prévue dans la loi habilitante devrait être obligatoire ou facultative.

M. Miles: Je comprends.

Je pense qu'il serait préférable qu'elle soit obligatoire. Et si je dis cela, c'est à cause de cette méfiance à l'égard des gouvernements dont on a d'abord parlé—et comprenez-moi bien, ce n'est pas . . .

M. Forrestall: Ce n'est pas vraiment la place ici pour discuter de la méfiance à l'égard du gouvernement, pour opiner sur ce que le monde peut penser des corps élus. C'est un sujet très pertinent et très intéressant, mais vous me permettez de dire que nous devrions en discuter ailleurs, dans un autre comité chargé d'étudier un autre projet de loi, dans une autre tribune, et non dans le cadre de ce nouveau processus législatif que nous sommes en train de mettre à l'essai. Nous avons devant nous un projet de loi dont le principe a été accepté par la Chambre des communes, et je pense qu'il nous incombe de respecter l'opinion et les souhaits de la Chambre des communes, et c'est justement ce que j'entends faire.

Je sais que nous traversons une période de transition très difficile, je le répète, très difficile, et personne ne se sent plus frustré que moi en tant que simple député de la Chambre des communes. Mais il n'en demeure pas moins que ce sont les comités permanents qui devraient se pencher sur ce genre de questions.

Si M. Caccia tenait ces propos devant le Comité permanent en présence de témoins, je pense que vous verriez un débat très animé et même éclairé; mais cela n'est pas possible dans un comité qui est chargé d'étudier un projet de loi qui a été approuvé en principe. Si nous ne sommes pas prêts à donner une chance à ce processus législatif de fonctionner, aussi bien mettre fin au projet tout de suite. À voir la façon dont l'Opposition interprète le processus, en cette période de transition difficile, on est tenté de croire qu'elle tient à tuer dans l'oeuf cette nouvelle réforme parlementaire. Voilà ce qui me préoccupe.

Vous m'excuserez pour cette sortie violente, mais je suis très sincère.

M. Young: Sur la même question, madame la présidente—monsieur Forrestall, je pense effectivement que ce sujet devrait être abordé par le Comité en présence de témoins. À propos du premier point qu'a soulevé M. Forrestall, je pense qu'il a posé

[Texte]

Forrestall made, it seemed to me he did ask the witness a very clear question and then asked the witness to explain his reasoning behind his answer. The witness was about to do that; and it seems to me to be a fair point that the witness be allowed to answer to the fullest extent possible his reasoning behind . . .

La présidente: C'est justement ce que j'allais faire, mais vous avez invoqué le Règlement.

Mr. Young: Just a minute, Madam Chairperson, hold on. Mr. Forrestall wandered all over the darned map when he was making his contribution a few minutes ago. Specifically to the point that Mr. Forrestall first raised, it seemed to me the witness was attempting to expand on the point that he was specifically asked to expand on.

Mr. Forrestall: He was not addressing himself to the bill, and I am saying we must be relevant.

Mr. Young: I have the floor, Madam Chairperson.

• 1855

La présidente: Monsieur Forrestall, laissons M. Young finir de s'expliquer.

Mr. Young: Whether Mr. Forrestall considers the point to be relevant or not is beside the point. The witnesses are appearing before the committee . . .

Mr. Forrestall: [*Inaudible—Editor*] . . . there is an order of the House.

Mr. Young: —which does not . . .

Mr. Forrestall: If you want to disregard the House then go ahead, Mr. Young. That is your privilege, but do not waste my time doing it.

Mr. Young: Well, Mr. Forrestall, you wasted five minutes of my time about two minutes ago by entering into a debate and a discussion that really has no place at this particular time in this committee. If you have any arguments to make about how this committee is functioning then I would suggest that you do that before the steering committee and not while we have witnesses before the committee.

Mr. Forrestall: Good point. I appreciate that point.

La présidente: Monsieur Caccia.

Mr. Caccia: The point raised by Mr. Forrestall requires a reply. He is concerned, and frustrated perhaps, and I would like to allay his fears and also put within a broader context the debate that is taking place in this committee.

I do not share his view that a discussion on a bill, in the process of preceding the clause-by-clause analysis with witnesses present, should be limited to the technicality of the bill.

Our witness here today has put forward some basic, fundamental philosophical thoughts, from which he draws then specific recommendations, on page 6, which are relevant to the bill. So he has laid the foundations and on them he has built four points on page 6 which are before our committee right now.

[Traduction]

une question très claire au témoin, et qu'il lui a demandé par la suite d'expliquer son raisonnement. Le témoin s'apprêtait justement à répondre; et je pense qu'il serait juste de permettre au témoin de nous expliquer le fond de sa pensée . . .

The Chairman: That is exactly what I was about to do, but you raised a point of order.

M. Young: Un instant, madame la présidente. M. Forrestall a parlé de toutes sortes de choses dans son intervention de tout à l'heure. En ce qui concerne spécifiquement le premier point qu'il a soulevé, je pense que le témoin s'apprêtait justement à s'expliquer comme on lui avait demandé de le faire.

M. Forrestall: Il ne parlait pas du projet de loi, et je dis qu'il faut être pertinent.

M. Young: C'est moi qui ai la parole, madame la présidente.

The Chairman: Mr. Forrestall, please let Mr. Young finish his explanation.

M. Young: Que M. Forrestall considère mon intervention comme n'étant pas pertinente n'a rien à voir avec la question. Les témoins comparaissent devant le Comité . . .

M. Forrestall: [*Inaudible—Éditeur*] . . . il y a un ordre de la Chambre.

M. Young: . . . ce qui ne . . .

M. Forrestall: Si vous voulez ne pas tenir compte de la Chambre, monsieur Young, allez-y. C'est votre privilège, mais ne perdez pas mon temps à le faire.

M. Young: Monsieur Forrestall, vous venez vous-même de perdre cinq minutes de mon temps à moi, il y environ deux minutes, en ouvrant un débat et une discussion qui sont tout à fait déplacés à ce Comité-ci. Si vous n'êtes pas d'accord avec la façon dont notre Comité fonctionne, faites-le savoir au Comité directeur, et non pas devant les témoins.

M. Forrestall: Vous avez raison; J'accepte votre observation.

The Chairman: Mr. Caccia.

M. Caccia: Il me faut répondre à l'observation de M. Forrestall. Comme il semble préoccupé, et peut-être même frustré, j'aimerais apaiser ses craintes et élargir le débat qui a lieu en ce moment.

Je ne partage pas son point de vue; il me semble que toute discussion d'un projet de loi, en présence de témoins, et précédant l'analyse détaillée, ne devrait pas se limiter aux questions d'ordre technique.

Notre témoin d'aujourd'hui a émis des opinions fondamentales et philosophiques desquelles il tire des recommandations précises, à la page 6 de son mémoire, qui touchent directement le projet de loi. Il a donc jeté les bases de cette discussion, sur lesquelles il a consolidé quatre arguments, page 6, dont il a fait part au Comité.

[Text]

To say that we are flying in the face of the will of the House of Commons by proceeding this way I think is saying that we should limit the scope of our debate and deal only with the pragmatic aspect of a matter and not with the basic principles of a matter.

I do not think our witness intended, in any way, shape or form, to be disrespectful to any of us when on page 1 of his brief reference is made to mistrust with regard to government because that is a pattern that has nothing to do with us specifically but it is a pattern that is known in many parts of the globe and it is a consideration that then explains why certain conditions should be inserted in the bill or in the lease in order to protect citizens. What is wrong in saying that in the analysis of Bill C-76 in arriving at specific conclusions? To me it seems that it adds to the quality of our debate. It does not detract at all, and it does not even chip away at the integrity of our discussions.

I hope that the Parliamentary Secretary is not trying to suggest that the legislative committees, not just this one, are going to be forced by pragmatic considerations in analysing the narrow scope of each clause without drawing guidelines from basic philosophical or fundamental considerations. I do not think any good legislator can function that way unless he has a very basic . . .

The Chairman: Mr. Caccia . . .

Mr. Caccia: —excuse me; I will be finished in a moment—unless he or she is guided by some basic principles. That is what the witness has done for us this evening. Is anything wrong with that?

Mr. Forrestall: There is in principle with what you have just said absolutely nothing wrong. I am suggesting to you that what the witness is saying and how the process is evolving are in the wrong context. That is all I am suggesting, nothing else. It should be done in the standing committee process where . . .

The Chairman: Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: —these can be explored.

The Chairman: If you continue then they will have again to . . .

Mr. Forrestall: I agree with Mr. Young that it should be discussed in another space.

La présidente: Monsieur Forrestall, si vous continuez de la sorte, tout le monde va invoquer le Règlement et on n'en finira plus. N'oubliez pas que les témoins attendent.

Écoutons donc la réponse de M. Miles à la question de M. Young.

• 1900

Monsieur Miles, vous avez la parole.

Mr. Miles: You mean to Mr. Forrestall's question. That was the last question, was it not? I think I have said enough, actually, after all that.

[Translation]

En prétendant que nous allons à l'encontre des désirs de la Chambre des communes, mon collègue voudrait limiter notre débat et nous obliger à nous attarder uniquement au côté pragmatique de la question en en délaissant les principes fondamentaux.

Je ne pense pas que notre témoin ait jamais eu l'intention de manquer de respect à quiconque d'entre nous, lorsqu'il parle—à la page 1 de son mémoire—de méfiance à l'égard du gouvernement. Cela n'a rien à voir avec nous en particulier, puisque c'est un phénomène qui se répète ailleurs dans le monde. C'est d'ailleurs ce qui explique pourquoi notre témoin voudrait voir insérer au projet de loi ou au bail certaines conditions qui protégeraient les citoyens. Quel mal y a-t-il à dire cela, en cours d'analyse du projet de loi C-76, si cela permet de tirer des conclusions précises? Cela ne fait qu'ajouter à la qualité de notre débat, il me semble. Cela ne nous fait pas perdre de vue l'essentiel de la question, et cela ne sape aucunement l'intégrité de nos discussions.

J'espère que le Secrétaire parlementaire ne prétend pas que les comités législatifs, dans l'ensemble, devraient se limiter, à cause de considérations pragmatiques, à une analyse étroite de chaque article sans qu'il soit possible d'évoquer des considérations philosophiques ou fondamentales. Aucun législateur compétent ne pourrait fonctionner ainsi, à moins qu'il . . .

La présidente: Monsieur Caccia . . .

M. Caccia: . . . pardon, mais je n'en ai plus que pour un instant—à moins qu'il ne soit guidé par des principes fondamentaux. C'est justement ce qu'a choisi de faire le témoin ce soir. Quel mal y a-t-il à cela?

M. Forrestall: En principe, il n'y a absolument rien de mal à ce que vous venez de dire. J'ai tout simplement voulu expliquer que les propos du témoin et la façon dont les débats se déroulent sont déplacés. Je n'ai rien prétendu d'autre. Je pense que ces discussions devraient être réservées au Comité permanent, là où . . .

La présidente: Monsieur Forrestall, de grâce.

M. Forrestall: . . . elles peuvent être plus fouillées.

La présidente: Si vous continuez de la sorte, chacun se sentira encore une fois obligé de . . .

M. Forrestall: Je conviens avec M. Young que ces questions devraient être discutées ailleurs.

The Chairman: Mr. Forrestall, if you go on like that, everyone will want to have a point of order and the meetings will go on forever. May I remind you that the witnesses are waiting.

Let us hear what Mr. Miles has to answer to Mr. Young's question.

Mr. Miles, you have the floor.

M. Miles: Vous voulez dire ce que j'ai à répondre à M. Forrestall, puisque c'est lui qui a posé la dernière question, n'est-ce pas? Quoiqu'il en soit, je pense en avoir dit assez.

[Texte]

La présidente: Avez-vous d'autres questions, monsieur Young?

Mr. Young: No. I would just like to thank the witnesses for agreeing to appear before us and providing us with the information they have. It has been very helpful.

La présidente: Avez-vous des questions à poser, monsieur Forrestall?

Mr. Forrestall: No, but I just wanted to reassure the witness... because I do appreciate what he has had to say. I just wish it were in another context, so we could have a good lively debate, because the point the witness is making is very valid. I just wanted to make sure the record included... because the witness alluded to it in his comment... and I apologize to him for having left; I had to respond to a question on the floor of the House of Commons... put on the record or make sure the record clearly shows, as the witness did in fact refer to it, the response of the Corporation of the City of Toronto legal department. I simply quote the operative sentence:

That the city council communicate to the Parliament of Canada its support for the enactment of Bill C-76, subject to the two minor technical amendments described in the City Solicitor's report...

I want to indicate to the committee that to whatever degree, if there is any degree, the bill itself may be deficient, we are more than prepared to correct that with an appropriate amendment, if it is found necessary.

I join with Mr. Young in expressing appreciation to the witness for coming over.

La présidente: Monsieur Miles, merci beaucoup d'être venu témoigner.

J'invite maintenant le conservateur adjoint du Musée royal de l'Ontario, M. Ross James, à nous présenter son mémoire.

Mr. R. James: I am very pleased to be here this evening and to have an opportunity to speak to you. I am a curator of ornithology at the Royal Ontario Museum, and as you have heard, I have received information on bird populations from a great many sources. My own personal studies have been in the area of the ecology of birds and the behaviour of birds. I have not had a chance to read Bill C-76, so I am here principally to offer you some background information on bird populations in that area and to answer questions as you may have them.

To start with, I guess I should comment on the birds that occur there in the summertime. We have first of all a huge gull population, which most of you will be familiar with. We have a colony of gulls that has been described as perhaps the largest in the world. We are dealing with upwards of 150,000 birds a year throughout the summer months, and by the end of the summer that number is going to increase tremendously simply because of the offspring of those birds that are then occupying that area.

In addition to that, throughout the winter months there is a huge population of waterfowl. There are not nearly the same numbers as with gulls, but we are still dealing with 4,000 or

[Traduction]

The Chairman: Do you have other questions, Mr. Young?

M. Young: Non. Je désire simplement remercier les témoins d'avoir accepté de comparaître devant notre Comité et de nous avoir fourni de l'information aussi intéressante.

The Chairman: Do you have any questions, Mr. Forrestall?

M. Forrestall: Non, je voulais simplement rassurer le témoin que ses propos étaient très intéressants. J'aurais tout simplement préféré qu'ils soient dits dans un autre contexte, afin que nous puissions avoir un débat enlevé, étant donné que ses arguments sont très valables. Je m'excuse auprès du témoin d'avoir dû quitter la salle, mais j'ai dû répondre à une question posée à la Chambre. Je voulais tout simplement m'assurer que le compte rendu inclurait ce à quoi le témoin a fait allusion, c'est-à-dire la réponse des conseillers juridiques de la municipalité de Toronto. Je cite la phrase-clé:

Que le Conseil municipal communique au Parlement du Canada son appui au projet de loi C-76, sous réserve de deux amendements mineurs d'ordre technique décrits dans le rapport du procureur municipal...

Je tiens à dire au Comité que si le projet de loi comporte des lacunes, quelles qu'elles soient, nous sommes tout à fait disposés à les corriger par un amendement approprié, au besoin.

Je me joins à M. Young pour remercier le témoin d'avoir comparu.

The Chairman: Mr. Miles, thank you very much for having appeared before us.

I now invite the Deputy Curator at the Royal Ontario Museum, Mr. Ross James, to submit to us his brief.

M. R. James: Je suis très heureux de comparaître ce soir et de pouvoir vous exposer mon point de vue. Je suis le conservateur chargé de l'ornithologie au Musée royal de l'Ontario, comme on vous l'a déjà dit, et je reçois des informations de nombreuses sources sur les populations aviaires. Mes propres études se rapportaient à l'écologie aviaire et au comportement des oiseaux. Comme je n'ai pas eu l'occasion de lire le projet de loi C-76, je suis ici surtout pour vous fournir des renseignements de base sur les populations aviaires dans la région qui nous intéresse et pour répondre à vos questions.

Je devrais tout d'abord vous expliquer quels sont les oiseaux qui y habitent au cours de l'été. Commençons par les mouettes, qui y sont très nombreuses et que vous connaissez sans doute tous. Cette colonie de mouettes est considérée comme l'une des plus vastes au monde. Pendant les mois d'été, leur nombre dépasse les 150,000, et atteint des chiffres encore plus impressionnants vers la fin de l'été, tout simplement parce que les oisillons occupent eux aussi la région.

Vient s'ajouter à cela, au cours de l'hiver, une vaste population d'oiseaux aquatiques. Ils ne sont pas aussi nombreux que les mouettes, mais on peut quand même en compter jusqu'à

[Text]

5,000 birds on any particular day for several months. There is a population of Canada geese, for example, which are there all year round. We have several hundred geese in the area flying around all the time.

Several species nest there, such as common terns and Caspian terns, that require island situations to nest in, or near-island situations. They occur in relatively small numbers. Populations have been declining, at least with common terns, in the course of the last few years in Ontario. The population that occurs there is one of the few colonies, and it is a relatively important area for those birds.

There is also a large colony of black-crowned night herons on Toronto Island; again, another species that is not overly abundant in Ontario. There are relatively few colonies, most of them scattered around the Great Lakes area. It is not what I would call a rare bird, but certainly one that deserves some appreciation and some attention.

• 1905

In terms of migrant birds, there are many species that travel through that area. There are perhaps as many as 150 different species of birds that can be found in the Toronto Island area in the course of a year. In any situation, such as the Toronto Island area, where you have a huge lake, a lot of birds stop on the northern shores of a lake rather than flying across that lake, and so you kind of get a damming effect on the north shores of a lake. This applies particularly to some of the larger birds, like hawks and owls, but it does also apply to many of the smaller birds. An island situation, or any spit of land that sticks out into a lake, accumulates even more birds than simply the north shore of a lake.

Birds like the Sawwood Owl occur there on migration in large numbers, comparatively large numbers anyway, and there are very few spots in Ontario where you could find the same situation. This has been an area that is also used a great deal by people, partly because of the large numbers of species that are going through there, as well as some of the nesting birds and migrant birds that occur there. Sawwood Owls, for example, are very difficult to find at any time of year, except during migration, and a lot of people will go many miles to see them there.

Birds do run into aircraft. I know that for a fact. We have at least one bird in the museum now that ran into an aircraft and was killed. It was rather a rare species for Ontario. So my concern I suppose is partly with respect to simply an increase in aircraft traffic in that area, but also an increase in jet traffic. If you have a tremendous increase in the number of flights going in and out of there, I think it definitely will have an effect on bird populations. This is partly in answer to your question earlier of any change in ecology. I think I would refute what Red Mason said and say that I think it cannot help but have some effect on the ecology of those islands. Now what that effect might be and how serious it might be only time will

[Translation]

4,000 à 5,000 par jour, pendant plusieurs mois. Ainsi, les outardes y vivent pendant toute l'année et se chiffrent à plusieurs centaines à tout moment.

Plusieurs espèces nichent dans les îles, parce qu'elles y trouvent les conditions insulaires ou quasi insulaires qui leur conviennent: ce sont, par exemple, les sternes pierregarins et les sternes caspiennes qui sont en relativement petit nombre. La population des sternes pierregarins est à la baisse depuis quelques années en Ontario. Cette population insulaire constitue donc l'une des rares colonies qui restent, et c'est pourquoi cette région est relativement importante pour ces oiseaux.

L'île de Toronto héberge également une grande colonie de bighornes à couronne noire dont l'espèce n'abonde pas non plus en Ontario. Ces colonies de hérons ne sont pas très nombreuses, et la plupart d'entre elles sont éparpillées autour des Grands lacs. Je ne dirais pas qu'il s'agit d'un oiseau rare, mais c'en est un qu'il faut savoir apprécier à sa juste valeur et auquel il faut faire attention.

Au sujet des oiseaux migrateurs, bon nombre d'espèces traversent cette région. Il y a peut-être jusqu'à 150 différentes espèces d'oiseaux qui s'arrêtent dans la région de l'île de Toronto chaque année. Or chaque fois qu'on se retrouve dans une situation semblable à celle de l'île de Toronto, c'est-à-dire que lorsqu'il y a un lac immense, beaucoup d'oiseaux s'arrêtent sur sa rive nord plutôt que de le traverser, ce qui constitue une espèce d'effet de barrage sur la rive nord. C'est en particulier le cas de certains grands oiseaux comme les faucons et les hiboux, mais on observe aussi la même chose chez plusieurs espèces de petite taille. Toute île ou toute bande de terre s'avancant dans un lac reçoit encore plus d'oiseaux que la rive nord de cette même étendue.

Des oiseaux comme la petite nyctale y viennent nombreux lors de leur migration, enfin assez nombreux, et il existe très peu d'autres endroits en Ontario où l'on puisse trouver la même situation. L'endroit est également très fréquenté par les êtres humains, en partie à cause du grand nombre d'espèces qu'on y trouve ainsi qu'à cause de certains oiseaux nicheurs et migrateurs qui s'y arrêtent. Ainsi par exemple, la petite nyctale est très difficile à voir à quelque moment de l'année que ce soit sauf durant la migration, et beaucoup de gens feront de longs trajets pour aller les voir là-bas.

Pour ce qui est du danger des collisions entre les oiseaux et les aéronefs, il est réel car je sais de façon sûre et certaine que cela se produit. Il y a au moins un oiseau du musée qui était entré en collision avec un avion et avait ainsi été tué. Il s'agissait d'ailleurs d'une espèce rare en Ontario. Je suis donc préoccupé en partie par l'augmentation du trafic aérien dans la région mais également du trafic des avions à réaction. Je crois que si l'on assiste à une hausse considérable du nombre de vols entre l'île et le continent, cela aura nécessairement des répercussions sur les populations d'oiseaux. Cela répond partiellement à votre question au sujet des modifications de l'écosystème. Je ne suis donc pas d'accord avec Red Mason et

[Texte]

tell, and the increase in the number of flights would certainly make a difference.

But simply in terms of noise, I know from working in other places, just along Highway 401, for example, birds communicate by song. So where you get an area with a lot of noise, they simply cannot communicate with each other, and so they do not occur there. If you go into a field adjacent to the 401 highway, within 100 metres of the highway, there are no birds. Because they cannot hear themselves sing, they simply do not occur there. If you have occasional noises of planes going through a few at a time, they can put up with that, but if you have just continuous noise, it is going to have an effect. There could be another effect of fumes in the air. This could even affect trees. For example, as we know, maple trees do not live in downtown Toronto because they cannot stand the fumes. The terns, the herons, may go, simply because of an increase in noise.

But perhaps the greatest effect may be on people, which I will not address. Particularly an increase in jet traffic. Overall you have an area where there are large numbers of birds and they are there all year round, a very attractive place for birds, if you put high speed aircraft into an area, the birds are less able to manoeuvre to get out of the way of those aircraft, and it is only a matter of time before one or more of them gets sucked into a jet engine which could cause a crash and loss of life. That is perhaps the most serious effect those birds might have.

With that I will close and field questions from anybody.

La présidente: Monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Thank you, Madam Chairman. I also would like to thank Dr. James for his appearance today and for his presentation.

Yesterday, one of the many things I learned from a witness and ornithologist that sticks in my mind, and I made a note of it, was an assertion to the effect that birds do not cross runways. How are we to interpret that kind of assertion?

Mr. R. James: I do not agree with that at all, I am afraid. Why are we spending thousands and thousands of dollars trying to keep birds away from places like Pearson International Airport—keeping gulls off the runways, and so on? They certainly do occur on runways. They are very often out there feeding on earthworms because the earthworms are walking around out on that tarmac, particularly in wet situations. We know they go out there and feed on those earthworms. Certainly they will fly across runways; I do not see why they would not.

[Traduction]

suis d'avis que ce projet aura nécessairement des répercussions sur l'écosystème des îles. Quant à savoir quelles seront ces répercussions et quelle sera leur gravité, seul le temps nous le dira mais chose certaine, l'augmentation du nombre de vols modifiera certainement les choses.

Pour ce qui est simplement du bruit, je sais pour avoir travaillé dans d'autres endroits comme par exemple le long de l'autoroute 401, que les oiseaux communiquent entre eux par leur chant. En conséquence lorsqu'il se trouvent dans une région très bruyante, ils ne peuvent tout simplement pas communiquer entre eux et n'y vont donc plus. Si vous vous rendez dans un champ à environ 100m de l'autoroute 401, vous remarquerez qu'il n'y a pas d'oiseaux. Étant donné qu'ils ne peuvent s'entendre, ils ne vont tout simplement pas là. S'il y a quelques bruits d'avion de temps à autre, ils peuvent s'en accommoder de cela mais si le bruit est continu, cela aura des répercussions. Par ailleurs, les émanations dans l'air peuvent aussi entraîner des conséquences, même pour les arbres. Ainsi par exemple, nous savons tous qu'il n'y a pas d'érables au centre-ville de Toronto, car ces arbres ne peuvent y croître étant donné ces émanations. Les sternes et les hérons disparaîtront peut-être tout simplement en raison de l'accroissement du bruit.

Cependant, c'est peut-être sur les êtres humains que se feront sentir les répercussions les plus considérables, mais je ne me lancerai pas sur ce sujet. Je songe particulièrement à une augmentation du trafic aérien. Dans l'ensemble, il s'agit d'un lieu très fréquenté par de nombreux oiseaux, qui y viennent toute l'année. Si donc vous y laissez venir des avions très rapides, les oiseaux seront moins en mesure de manoeuvrer afin d'éviter ces avions, et il est inévitable qu'après un certain temps, au moins l'un d'entre eux se fasse aspirer par un moteur, ce qui pourrait entraîner un accident et des pertes de vies humaines. C'est la conséquence la plus grave de la présence de ces oiseaux.

Je vais m'arrêter ici pour répondre à vos questions.

The Chairman: Mr. Caccia.

M. Caccia: Merci, madame la présidente. Je tiens également à remercier M. James d'avoir bien voulu comparaître aujourd'hui pour faire son exposé.

Hier, l'une des nombreuses choses que j'ai apprises de la part d'un témoin ornithologue et dont j'ai pris note est son affirmation d'après laquelle les oiseaux ne traversent pas les pistes. Que pouvons-nous penser de cela?

M. R. James: Je ne suis pas du tout d'accord. Autrement, pourquoi dépensons-nous des milliers et des milliers de dollars pour essayer d'éloigner les oiseaux d'endroits comme l'aéroport internationale Pearson, c'est-à-dire les éloigner des pistes, etc.? Ils vont certainement sur les pistes. Ils s'approchent souvent de ces pistes afin d'y trouver des vers sur la piste même ou aux alentours, particulièrement lorsqu'il pleut. Nous savons de façon sûre et certaine qu'ils vont sur la piste pour manger des vers de terre. En outre, ils vont certainement traverser les pistes; je ne vois d'ailleurs pas pourquoi ils ne le feraient pas.

[Text]

• 1910

Mr. Caccia: On the question of whether or not there is an impact because of noise on bird nesting and bird hatching, we were told there is none that can be demonstrated. Do you have any comments on that?

Mr. R. James: I do not know of any studies which have specifically identified any effects on bird hatchings in particular or bird nesting, but I certainly think that happens. There would be some effect on bird nesting; it may not affect hatching directly, but it certainly could affect their nesting. I think probably it would depend on how close those birds were to the airplanes themselves. In the case of the gulls, it may not have a great deal of effect because they are primarily out on the eastern headland, or what is known as the Tommy Thompson Park or the Leslie Street headland. But the black crown night herons are on an immediately adjacent island and it could easily have an affect on them.

Mr. Caccia: We are also told that the movement of birds takes place mostly at night. Is that your experience?

Mr. R. James: Yes, particularly in terms of migrant birds. Most of the small migrant birds move at night, so you have an air space that is filled both day and night. There are a lot of birds that also migrate during the day, particularly hawks, but certainly the gulls are feeding and moving around all day long and the migrant birds all night long, in the spring and the autumn anyway. The ringbilled gulls are also known to fly around at night at particular times of the year, so they also could be present at night time.

Mr. Caccia: Finally, can you confirm that these species that form the colonies on the island are different from the species at Pearson International Airport?

Mr. R. James: Some of them are certainly going to be the same. Ringbilled gulls are on the islands particularly, but they are also at Pearson International Airport. They are all over the Toronto area; you cannot go anywhere without them. There are doubtless greater numbers of hawks and owls turning up at Pearson International that do not occur in such numbers on the islands, but certainly some of the birds are going to be the same. But common terns and caspian terns and the black crown night herons are specifically on the islands and not at the airports; not at the Pearson International, anyway.

Mr. Caccia: Thank you.

La présidente: Monsieur Young.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairperson.

I really do not have that many questions to ask you. Mr. Caccia asked most of them. I was kind of interested in Mr. Caccia's questions because the responses he received seemed to be a wee bit different from those of the other expert we heard last evening.

For example, we heard last night that on at least one occasion, if not more, they had found birds which nested just off the runways at Pearson International. He did not say that

[Translation]

M. Caccia: Au sujet des répercussions du bruit sur la nidification et l'éclosion des oeufs, on me dit qu'on ne peut rien prouver. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. R. James: Je ne connais aucune étude portant sur les répercussions du bruit sur les éclosions ou la nidification, mais il doit y en avoir. En fait, il y a certainement des conséquences sur la nidification; peut-être pas sur l'éclosion des oeufs elle-même mais certainement sur la nidification. Je crois que cela dépend probablement de la distance qui sépare les oiseaux des avions. Dans le cas des goélands, cela n'aura peut-être pas beaucoup de répercussions sur eux du fait qu'ils se retrouvent surtout sur la côte est de l'île ou au parc Tommy Thompson ou encore dans la partie appelée Leslie Street. Toutefois les bihoreaux à couronne noire se trouvent sur une île située juste à côté, et eux pourraient être affectés.

M. Caccia: On nous dit également que les oiseaux se déplacent surtout la nuit. Est-ce vrai?

M. R. James: Oui, surtout dans le cas des oiseaux migrants. La plupart des petits oiseaux migrants se déplacent la nuit, ce qui signifie qu'il y a des mouvements d'oiseaux le jour et la nuit. Il y a beaucoup d'oiseaux qui effectuent leur migration le jour, particulièrement les faucons, mais il est sûr que les goélands se nourrissent et se déplacent toute la journée et les oiseaux migrants toute la nuit, tout au moins au printemps et à l'automne. Les goélands à bec cerclé volent aussi parfois la nuit à certaines époques de l'année, ils peuvent donc être là pendant la nuit, eux aussi.

M. Caccia: Enfin, êtes-vous en mesure de confirmer que les espèces vivant en colonies sur l'île sont différentes de celles qu'on retrouve à l'aéroport international Pearson?

M. R. James: Certaines d'entre elles sont certainement les mêmes. Ainsi par exemple les goélands à bec cerclé se retrouvent à la fois sur les îles et à l'aéroport international Pearson. On les voit d'ailleurs partout à Toronto; il n'y a pas moyen de les éviter. Par ailleurs, il y a sans doute un plus grand nombre de faucons et de hiboux à l'aéroport Pearson que sur les îles, mais certaines espèces se retrouveront dans les deux endroits. Cela dit, les sternes communes et les sternes caspiennes ainsi que les bihoreaux à couronne noire se trouvent uniquement sur les îles et non aux aéroports, tout au moins pas à l'aéroport Pearson.

M. Caccia: Merci.

The Chairman: Mr. Young.

M. Young: Merci, madame la présidente.

Je n'ai pas beaucoup de questions à poser car M. Caccia m'a devancé. J'ai d'ailleurs été intéressé par ses questions car les réponses qu'on y a faites m'ont paru quelques peu différentes de celles de l'autre expert-témoin que nous avons entendu l'autre soir.

Ainsi par exemple, on nous a dit hier soir avoir observé au moins une fois des oiseaux ayant niché tout près des pistes d'atterrissage de l'aéroport international Pearson. L'expert en

[Texte]

was the rule rather than the exception. He also indicated that prop-driven planes—we are concerned from both aspects, both flight and ecology—that DASH-7s and prop-driven planes such as the DASH-7 were probably better protected than, say, jet-driven planes, so therefore there is less danger that a plane may be interfered with in the air by birds. In any event, he said that usually, once they have been accustomed to noise areas, birds tended to stay clear of those noise areas; therefore, there was nothing to be too concerned about in terms of birds flying into planes and planes flying into birds and that kind of thing.

Mr. R. James: I am not sure what birds he was referring to, to answer the first part of your question. Birds that might be nesting just off the runway: I really find that difficult to believe. I can see them nesting on the airport property perhaps not too far from the runways, but I cannot see them nesting just off the runway.

• 1915

With respect to noise and keeping clear of runways, if you had a steady stream of aircraft moving through, it might help to control or to keep them off the runways, but it would have to be pretty steady. If you had any breaks, for example, in the middle of the night, they are certainly going to move through that area between times. They are certainly going to be there, when the jets start moving again.

There are also migrant birds moving through all the time and they are not necessarily familiar with this pattern of jet aircraft. If they are simply moving through the area, they may be much less likely to remain away from the runways. Certainly, with respect to jets versus propeller aircraft, I think propeller aircraft are probably going a bit slower as well as being better protected. Hence, the birds have a better chance to get out of the way, evade them. A jet aircraft may be moving much faster and the engines, of course, are not protected. They are wide open. Birds can easily be sucked into them. So I think any increase in jet aircraft traffic at the Island airport is just courting disaster in the long term.

Mr. Young: I think it is fairly clear—at least, as of today, there are no intentions of allowing jet aircraft to use the Island airport. At least, that is the assurances we have been given. But let me ask you a question. I want to ask Mr. Forrestall if he can provide this information to us during this committee or arrange to have the department provide us with the information. One of the concerns I have had in the course of this discussion is the increase in aircraft movements on the Island—the 44,000—for a whole number of reasons: the pressures that we have already spoken about for infrastructure at the ground level, moving people in and out of there, and the pressures on the downtown core in Toronto, etc.

Have you had any experience at all—there will be a really sharp increase over the next four years or so of aircraft movements—about the pressure that would be created to

[Traduction]

question n'a pas affirmé que cela se produisait en règle générale plutôt qu'à titre exceptionnel. Par ailleurs, il a également affirmé que les appareils à hélices comme le DASH-7 et d'autres appareils—car nous nous préoccupons à la fois des questions aéronautiques et de l'écologie—étaient mieux protégés que les jets, ce qui diminue le danger d'une collision aérienne avec les oiseaux. Il a ajouté que de toute façon, une fois que les oiseaux se sont habitués à reconnaître les régions bruyantes, ils ont tendance à les éviter. En conséquence, selon lui, il n'y a pas à s'en faire outre mesure au sujet de la possibilité de collision entre les oiseaux et les avions ou qu'un oiseau entre dans un moteur d'avion.

Mr. R. James: Je me demande de quelle espèce d'oiseaux il parlait, à propos de la première partie de votre question. Quoi qu'il en soit, il me paraît incroyable que des oiseaux fassent leur nid tout près de la piste d'atterrissage. Je puis concevoir qu'ils fassent cela sur le terrain de l'aéroport, même à assez peu de distance des pistes, mais pas vraiment près des pistes.

Pour ce qui est du bruit et du fait d'éviter les pistes, il serait peut-être utile d'avoir un flot continu d'appareils car cela éloignerait peut-être les oiseaux des pistes, pourvu que ce flot soit constant. Ainsi par exemple, s'il y a une pause au milieu de la nuit, les oiseaux vont certainement en profiter pour traverser la région. Ils seront donc certainement là lorsque les jets reprendront leur vol.

Il y a aussi des oiseaux migrateurs qui traversent tout le temps cette région et qui ne sont pas nécessairement au courant des courbes d'envol des avions à réaction. S'ils ne font que passer à travers la région, ils auront bien moins tendance à éviter les pistes. Maintenant pour ce qui est de l'opposition entre les avions à réaction et ceux propulsés par hélices, je crois qu'il est vrai que ces derniers sont mieux protégés et qu'ils vont un peu moins vite. En conséquence les oiseaux ont une meilleure chance de s'écarter, d'éviter l'avion. Un jet se déplace peut-être beaucoup plus vite et, bien entendu, ses moteurs ne sont pas protégés car ils sont tout à fait ouverts. Les oiseaux peuvent donc facilement y être aspirés. En conséquence toute augmentation du trafic aérien des jets à l'aéroport de l'île constitue à terme un appel au danger.

M. Young: À cet égard, du moins à ce jour, on n'a nullement l'intention de permettre aux avions à réaction d'aller à l'aéroport de l'île. C'est tout au moins les assurances qu'on nous a données. J'aimerais toutefois vous poser une question. Je vais aussi demander à M. Forrestall de nous fournir des renseignements pendant la séance ou de faire en sorte que le ministère nous les communique par après. L'une des préoccupations qui me sont venues à l'esprit pendant nos délibérations est l'accroissement des vols sur l'île car il y en a 44,000, et ce pour bon nombre de raisons. On a déjà parlé des pressions exercées sur l'infrastructure au sol, s'agissant du mouvement des gens à destination et en provenance de l'île ainsi que des pressions exercées sur le centre-ville de Toronto, etc.

Au cours des quatre prochaines années, on assistera à une augmentation très sensible des vols; j'aimerais donc savoir si vous avez eu connaissance de ces pressions tendant à l'agran-

[Text]

expand the facilities on the existing Island airport to accommodate that movement? We are talking about an increase in passenger movements of some 153,000 over the next four years. Do you have any experience with that? I do not know where the department came up with these projections, how they arrived at that, what data base they used and that kind of thing. That is the question I am going to ask Mr. Forrestall: Could the department supply us with that data base, how they arrived at those figures and perhaps beyond? But anyway, I am talking about the figures we have at the present time, if they were applied in other areas. Do you have any experience with that, the pressures to increase the size of facilities?

Mr. R. James: No, I really have not had any experience with that, but that seems a logical next step.

Mr. Young: It seems logical to me, but since we do not have that . . .

Mr. R. James: Yes.

Mr. Young: Thank you very much, Madam Chairman.

La présidente: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I think Mr. Young cleared up my question. You kept referring to jet aircraft landings and takeoffs. It is my understanding that the lease provides for no jet aircraft landings and takeoffs.

With respect to Mr. Mason's evidence before us last night, it was my impression that he corrected that bland statement and said, I may not have been clear, when he indicated to the committee that birds did not cross the active runways. I think there were two or three things involved in that.

I think what he was suggesting to the committee, the way I interpreted it, was where there is a good, knowledgeable active bird control program and bird control officer in place, frequency of crossings was reduced significantly. I think he also agreed with you that the majority of crossings happen after dark, and that is less within the control of even the most competent bird control officers. I just wanted to make that observation. I do not really think you are in direct conflict with what you have had to say.

• 1920

Might I just take very briefly an opportunity to respond to both Mr. Caccia and Mr. Young? I know they are both concerned about this.

I have just received today an indication from our departmental officials as to how they arrived at the figures we have been using with respect to expanded service and, if I may beg your indulgence, if I could have perhaps this evening to review it and to better understand it and perhaps tomorrow have an expert witness come and give us the figures, because they are extrapolations and they are based on projected trends, local movements and everything else. While I know something about sail boats, I do not know an awful lot about extrapolations or projections of landings and takeoffs. So if I could beg your

[Translation]

dissement des installations de l'aéroport actuel pour tenir compte de cet accroissement des vols. On prévoit en effet que le nombre de passagers passera à environ 153,000 au cours des quatre prochaines années. Avez-vous observé quelque chose à cet égard? J'ignore comment le ministère a pu établir de telles projections et sur quelles données il s'est fondé. C'est d'ailleurs la question que je demanderai à M. Forrestall: le ministère peut-il nous fournir cette base de données et nous dire comment il est arrivé à ces chiffres et même au-delà? Quoi qu'il en soit, je m'attache ici aux chiffres dont nous disposons à l'heure actuelle si on les utilisait dans d'autres régions. Avez-vous eu connaissance des pressions dans le sens d'un agrandissement des installations?

M. R. James: Non, je n'ai vraiment pas eu connaissance d'une telle chose mais elle m'apparaît logique.

M. Young: Il m'apparaît logique à moi aussi mais étant donné que nous n'avons pas . . .

M. R. James: Oui.

M. Young: Merci, madame la présidente.

The Chairman: Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Je crois que la question de M. Young permet une mise au point. Vous mentionnez constamment les atterrissages et les décollages d'avions à réaction. Or à ma connaissance, le bail ne prévoit aucun atterrissage ni décollage de jets.

Pour ce qui est du témoignage présenté par M. Mason hier soir, j'ai l'impression qu'il a corrigé cette déclaration assez neutre pour affirmer ensuite, à moins que je ne m'abuse, que les oiseaux ne traversaient pas les pistes occupées. Je crois qu'il y avait deux ou trois choses à ce sujet.

Je crois que ce qu'il disait au Comité, enfin si j'ai bien compris, c'est que lorsqu'il existe un bon programme actif de surveillance des oiseaux et qui soit en plus doté d'un agent de contrôle, la fréquence des vols d'oiseaux à travers les pistes est considérablement réduite. Je crois aussi que tout comme vous, il est d'avis que la plupart de ces vols au dessus des pistes se produisent la nuit, ce qui rend le contrôle de la situation très difficile, même pour l'agent le plus compétent. Je tenais tout simplement à faire cette remarque. Je ne crois pas que vous soyez en contradiction avec vos propos précédents.

Me permettez-vous de répondre brièvement à M. Caccia et à M. Young? Je sais que tous les deux sont fort préoccupés par cette question.

Les hauts fonctionnaires du Ministère m'ont fait parvenir aujourd'hui même des renseignements indiquant comment ils en sont arrivés à leur chiffre relatif à l'expansion des services, et si vous le permettez, j'aimerais revoir cette question ce soir afin de mieux la comprendre et peut-être faire entendre un témoin, demain, qui nous expliquerait les données, car il s'agit d'extrapolations fondées sur les tendances actuelles, le trafic local et ainsi de suite. Or si je m'y entends en voiliers, je ne connais pas grand-chose aux extrapolations ni aux projections en matière d'atterrissages et de décollages. Je vous demanderai

[Texte]

indulgence with respect to that, I will undertake to have a more expert witness available to you tomorrow.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. Young: I must say that would be very helpful to the committee, so that we do know what we are looking at rather than looking at some kind of open-ended tunnel where we do not know what is on the other side.

Mr. Forrestall: Could I just qualify that, Mr. Young and Madam Chairperson, and just make note that the passenger forecasts are extremely dependent upon City Express' experience and not just simply one carrier? I suggest that to indicate to the committee that the figures do not flow from an expectation that there might be four or five City Express carriers operating out of that community. It is just, I guess, an extrapolation and I should not be so vague as that in asking your indulgence, but they are based on the one carrier, City Express, and their projected trends of business. I think there is a multiplier effect in here and I am not really all that certain that it is anything more than a possible range of high—we have not heard the low figures; we have only heard the high ones—a possible range of low and high figures. So I think I would prefer that I have some departmental expertise with me when we make them available to the committee. I know they are important in the context of your questioning of witnesses.

Mr. Young: I will await the information with bated breath, Michael.

Mr. Forrestall: Do not. I might put a—

La présidente: Monsieur Young, si vous n'avez pas d'autres questions à poser au témoins, je vais remercier M. James, puisqu'on peut continuer cette discussion sans les témoins. Il est inutile de les faire attendre pour rien.

Monsieur James, je vous remercie beaucoup d'être venu témoigner. Votre témoignage nous a été très utile.

Monsieur Caccia, vous avez la parole.

M. Caccia: Madame la présidente, à la lumière de ce que M. Forrestall nous a dit, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux commencer un peu plus tôt demain. Nous aurons probablement un témoin de plus, c'est-à-dire trois au lieu de deux, ou quatre au lieu de trois. Si vous ne voulez pas que la séance se termine à 20h00 ou 20h30, peut-être pourrions-nous commencer avant 18h00.

La présidente: Monsieur Caccia, la réunion de demain commencera à 17h30, et les témoins seront M. Steve Curtis du Service canadien de la faune, et MM. Ralph Barton et David Harris. En commençant à 17h30 demain, ça devrait aller. Les témoins pourront parler pendant vingt minutes et les périodes de questions seront de dix minutes. Si on s'en tient au temps, on devrait terminer à l'heure normale.

[Traduction]

donc de faire preuve d'indulgence à mon endroit, et je m'efforcerai de faire témoigner un spécialiste là-dessus demain.

La présidente: M. Young.

M. Young: Cela nous serait très utile et nous permettrait de comprendre ce que nous étudions plutôt que de devoir entrer dans une espèce de tunnel dont nous ne voyons pas la fin.

M. Forrestall: Si vous permettez, j'aimerais nuancer cela, monsieur Young et madame la présidente, et préciser simplement que les projections ayant trait au transport des passagers se font dans une très grande mesure sur les antécédents de l'entreprise City Express et donc d'un seul transporteur. Ces chiffres ne reposent donc pas sur l'hypothèse d'après laquelle il pourra y avoir quatre ou cinq transporteurs semblables à la City Express exploitant ce marché. Par ailleurs, il ne s'agit que d'une extrapolation et je ne devrais peut-être pas être aussi vague, mais quoi qu'il en soit, ces données se fondent sur le service fourni par un seul transporteur, la City Express, ainsi que sur ses projections en matière de chiffre d'affaires. Je crois qu'il y a un effet multiplicateur ici, et je ne suis pas sûr qu'il y ait autre chose que les chiffres correspondants à la période de rendement élevé car nous n'avons pas eu de chiffres correspondants à la morte-saison. On ne nous a communiqué que les données relatives aux périodes de pointe. Je préférerais donc pouvoir disposer des services d'un expert du Ministère lorsque je vous communiquerai cela. Je n'ignore pas que ces chiffres vous importent pour questionner les témoins.

M. Young: J'attends avec impatience que vous nous les fournissiez, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Non. Je vais peut-être...

The Chairman: Mr. Young, if you have no further questions to ask the witnesses, I will therefore thank Mr. James, since we can continue this discussion without the witnesses. There is no point in having them wait for nothing.

Mr. James, thank you very much for having appeared before us today. Your answers were very helpful.

Mr. Caccia, you have the floor.

Mr. Caccia: Madam Chairman, given what Mr. Forrestall has told us, I wonder if it would not be wiser to start a little earlier tomorrow. We will probably have one witness more, which is to say, three instead of two, or four instead of three. If you do not want the hearing to end at 8 p.m. or 8.30 p.m. perhaps could we start before 6 p.m.

The Chairman: Mr. Caccia, tomorrow's meeting will start at 5.30 p.m. and the witnesses shall be Mr. Steve Curtis, from the Canadian Wildlife Service, and Messrs. Ralph Barton and David Harris. If we start at 5.30 p.m. tomorrow, there should be no problem. The witnesses will be able to speak for 20 minutes and the question period will be 10 minutes. If we stick to the schedule, we should finish at the usual hour.

[Text]

• 1925

M. Morawski me dit que le Comité permanent des transports siège à 15h00 et à 20h00. Donc, nous devons siéger entre ces séances si nous voulons avoir le quorum et ainsi de suite.

M. Caccia: J'accepte avec grand plaisir la proposition de M. Forrestall. Si vous voulez qu'on commence à 17h00, je suis à votre disposition.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, for purposes of enlightenment, we would be quite pleased to deal at an earlier time tomorrow with the take-off and landing figures for passengers; we would be quite pleased as long as we are not necessarily in conflict with other groups.

La présidente: Quelle heure suggérez-vous?

M. Caccia: S'il est d'accord, je suggère qu'on commence à 17h00.

Mr. Forrestall: It would take certainly half an hour. So 5 p.m.

La présidente: Alors, M. le greffier va envoyer un avis modifié pour 17h00 demain.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

La présidente: La réunion aura lieu dans la pièce 553 de l'édifice Wellington, à 17h00.

La séance est levée.

[Translation]

Mr. Morawski tells me that the Standing Committee on Transport sits at 3 p.m. and 8 p.m. So we must sit between those meetings if you want to have the quorum and so on.

Mr. Caccia: I am quite pleased to accept Mr. Forrestall's suggestion. If you want to start at 5 p.m. I am available.

M. Forrestall: Madame la présidente, pour notre gouverne à tous, nous serions tout à fait heureux de traiter, un peu plus tôt demain, des chiffres de décollage et d'atterrissage pour les passagers; nous serions tout à fait heureux de le faire pourvu que cela n'entraîne pas nécessairement de conflit avec d'autres groupes.

The Chairman: What time do you suggest?

Mr. Caccia: If he is agreeable, I would suggest 5 p.m.

M. Forrestall: Ça prendrait certainement une demi-heure. Donc, 17 heures.

The Chairman: So the clerk will send an amendment for 5 p.m. tomorrow.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

The Chairman: The meeting will be held in room 553, Wellington Building, 5 p.m.

The meeting stands adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Conservation Council of Ontario:

Simon Miles, President.

Du Conseil de conservation de l'Ontario:

Simon Miles, président.

From the Royal Ontario Museum:

Ross James, Assistant Curator.

Du Musée royal de l'Ontario:

Ross James, conservateur adjoint.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Wednesday, November 6, 1985

Chairman: Suzanne Duplessis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mercredi 6 novembre 1985

Président: Suzanne Duplessis

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-76

**An Act respecting the operation of the Toronto
Island Airport by the Toronto Harbour Commis-
sioners**

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-76

**Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles
de Toronto par les commissaires du havre de
Toronto**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-76

Chairman: Suzanne Duplessis

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-76

Président: Suzanne Duplessis

MEMBERS/MEMBRES

Bill Attewell
Ross Belsher
Les Benjamin
Lise Bourgault
Charles Caccia
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrester

Al Girard
Elliott Hardey
Robert Horner
Fernand Jourdenais
Sergio Marchi
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin
Neil Young

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 70(6)(b)

On Wednesday, November 6, 1985:

Al Girard replaced Darryl Gray;

Bill Attewell replaced Robert Hicks.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le mercredi 6 novembre 1985:

Al Girard remplace Darryl Gray;

Bill Attewell remplace Robert Hicks.



MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 6, 1985

(6)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 5:20 o'clock p.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Bill Attewell, Charles Caccia, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Al Girard, and Neil Young.

Witnesses: From the Department of Transport: Bruce Stockfish, Legal Counsel; John Howard, Director of Policy Planning. *From the Canadian Wildlife Service:* Steve Curtis and Victor Solomon. *From Harbour Square Residents:* Ralph Barton. *From the Islands Residents Association:* Peter Freeman. *From City of Toronto:* Thomas Murphy.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985 relating to Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 10, 1985, Issue No. 1*).

Peter Freeman made an opening statement and with John Howard, answered questions.

Ralph Barton made an opening statement and answered questions.

Steve Curtis made an opening statement and with Victor Solomon answered questions.

Bruce Stockfish and Thomas Murphy answered questions.

At 7:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 6 NOVEMBRE 1985

(6)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76 se réunit, ce jour à 17 h 20, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Bill Attewell, Charles Caccia, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Al Girard, Neil Young.

Témoins: Du ministère des Transports: Bruce Stockfish, conseiller juridique; John Howard, directeur, Planification des politiques. *Du Service canadien de la faune:* Steve Curtis; Victor Solomon. *De «Harbour Square Residents»:* Ralph Barton. *De «Islands Residents Association»:* Peter Freeman. *De la ville de Toronto:* Thomas Murphy.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: Jacques Rousseau, chargé de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 relatif au projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto (*Voir Procès-verbaux du jeudi 10 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Peter Freeman fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et John Howard répondent aux questions.

Ralph Barton fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Steve Curtis fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Victor Solomon répondent aux questions.

Bruce Stockfish et Thomas Murphy répondent aux questions.

A 19 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, November 6, 1985

• 1720

La présidente: À l'ordre!

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des Îles de Toronto par les commissaires du Havre de Toronto. Nous entendrons en premier lieu M. Peter Freeman, membre de l'Association des résidents des Îles. Monsieur Freeman.

For those who cannot understand the language being spoken on the floor, the first channel is English, the second channel is French.

Mr. Freeman, you can begin.

Mr. Peter Freeman (Toronto Islands Residents Association): I am here primarily to protest the fact that, besides being given very little response time to this bill's being passed, we were not given a copy of the old bill, which it is amending, and have not had time to correctly look at the new bill. It was not sent to us. I had to find one at a friend's place in Toronto. Those are just side issues compared to the fact that we have to come to Ottawa to make a presentation on something that affects us directly in Toronto. I find that highly disturbing.

I think there are a lot of people in Toronto, specifically on the Island, who are very concerned about what happens to the airport. In the last two years, since the City Express people have arrived, the number of planes overhead, which fly directly above us . . . If you look at the map behind you, you can see the Island airport. I do not know if you can recognize Toronto, but the Island airport is on the western end of the Island and the planes approaching the airport come in directly above the community, which is at the far eastern end of the Island. The other way they approach is directly in front of the city, sort of in front of Ontario Place.

This year they are planning to add 50 flights a day, which is a fourfold increase from last year. We do not have any assurances, I feel, that this kind of expansion is not going to continue, and that is really what we are concerned about. We are concerned about jet transport being added to the fleet. The terms of reference seem vague enough that they might be able to expand and expropriate more land for a larger airport.

I was told by Sarah Miller, who represents SCOW—a citizens' group concerned about the waterfront, the quality of water—that a year and a half ago there was an article in the paper, stating that the Toronto Harbour Commission, at that time, was \$30 million in the hole. It seems to me this bill gives them more power, from the very inadequate reading I have had of it. That appears to me to indicate that they will want very much to expand the airport, make it a profit-oriented venture which will be to the complete detriment of our

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 6 novembre 1985

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-76, an act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners. Our first witness is Mr. Peter Freeman, from the Island's Residents Association. Mr. Freeman.

Pour la gouverne de ceux qui ne comprennent pas la langue employée par l'intervenant, vous trouverez l'anglais sur le premier canal et le français sur le deuxième.

Monsieur Freeman, vous avez la parole.

M. Peter Freeman (Association des résidents des îles de Toronto): Je suis ici avant tout pour protester contre le fait que nous n'avons pas reçu copie de l'ancien projet de loi que le projet de loi C-76 modifie et que nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour bien étudier ce nouveau projet de loi, outre le fait qu'il doit être adopté très rapidement sans que tout le monde puisse être entendu. Ce projet de loi ne nous a pas été envoyé; j'en ai trouvé un exemplaire chez un ami à Toronto. Mais ce ne sont que des détails par rapport au fait que nous avons dû venir à Ottawa pour présenter un exposé sur une décision qui nous touche directement à Toronto; cela me contrarie énormément.

L'avenir de l'aéroport des îles inquiète de nombreuses personnes à Toronto, et en particulier les résidents de ces îles. Au cours des deux dernières années, depuis que City Express a commencé à assurer des vols, le nombre d'avions qui survolent nos résidences . . . Si vous regardez la carte qui se trouve derrière vous, vous pourrez voir l'aéroport des îles. Je ne sais pas si vous pouvez reconnaître Toronto, mais l'aéroport se trouve sur la pointe ouest de l'île et, pour atterrir, les avions doivent survoler toute la collectivité qui se trouve à la pointe est de l'île. Ils peuvent également atterrir en survolant la ville elle-même, en passant par Ontario Place.

Cette année, City Express entend ajouter 50 vols par jour, quatre fois plus que l'année dernière. De plus, on ne sait pas si le nombre de vols ne va pas se multiplier à l'infini et c'est ce qui nous inquiète le plus. Nous craignons que des avions à réaction ne viennent s'ajouter au parc d'avions existant. Les modalités du bail sont si vagues qu'ils pourraient agrandir l'aéroport et exproprier davantage de terrains pour y construire un plus grand aéroport.

Sarah Miller, qui représente l'Association SCOW, un groupe des citoyens voulant préserver le front de mer, la qualité de l'eau, m'a dit qu'il y avait environ un an et demi, elle avait lu un article dans le journal disant que la Commission du havre de Toronto avait accumulé à cette époque-là un déficit de 30\$ millions. Or, il me semble que ce projet de loi lui donne davantage de pouvoir, d'après la lecture très insuffisante que j'en ai faite. Par conséquent, tout indique que les commissaires voudront élargir l'aéroport, le rendre rentable et ce, au

[Texte]

community and, I think, a lot of other downtown residential communities.

I know I can say with honesty that I represent a lot of other communities in the Parkdale area and southern Toronto, in the harbour front area. They are very concerned that the number of planes entering and leaving that airport are increasing. They fear that the Toronto Harbour Commission is going to let them increase. I would like to stand on record for those points. Thank you.

• 1725

La présidente: Monsieur Caccia, êtes-vous prêt à poser des questions?

M. Caccia: Oui, merci madame.

In the winter-time when the ferry boat cannot cross the bay because of thick ice, what is the alternative for getting to the mainland?

Mr. Freeman: We take a bus from the eastern end, where the community is, across and stop at the gates of the airport and then are escorted across presently to get to the ferry, which is closest to the city, across the western gap. Then we take a small boat ride, about a 30-second boat ride. So that becomes a very important access road during the winter when the harbour is iced up, particularly in the winter after hours. Ferries stop at 11.30 p.m., when perhaps an ambulance might have to take someone across.

Mr. Caccia: When you say "escorted" does it mean that you are accompanied by an airport official?

Mr. Freeman: Yes.

Mr. Caccia: To cross which types of lands?

Mr. Freeman: Across the runways. We go directly across both of the two present runways.

Mr. Caccia: As to the content of the lease, are you satisfied that the lease takes into account the question of noise and the question of jet-powered aircraft?

Mr. Freeman: Are you referring to the old lease?

Mr. Caccia: Or the new lease. It is dated June 30, 1983.

Mr. Freeman: Personally, I have not read the lease. I know that the noise level has increased dramatically so I would say that I am not that pleased with it. If that is what is governing the activity of aircraft, then no.

The member who is part of the group I am part of on the island who was supposed to come here was unable to come here. I had to come on very short notice and I have been unable to read some of the things involved in this.

Mr. Caccia: Can you tell the members of this committee what kind of noise pattern you have observed in recent times?

Mr. Freeman: Two years ago, basically you would get the odd single-engined plane flying overhead. The odd time you would notice it, but very, very rarely. At this point you can set your watch by them going by, starting at about 7.45 a.m., I think, and going right up until just after sundown.

[Traduction]

détriment total des habitants des îles et, je crois, des autres communautés résidentielles du centre-ville.

Je puis vous dire en toute honnêteté que je représente de nombreux autres résidents de la région de Parkdale, du sud de Toronto et du front de mer. Ils s'inquiètent de ce que le nombre d'atterrissages et de décollages augmente. Ils craignent que la Commission du havre de Toronto ne les laisse faire. Voilà ce que je voulais vous dire officiellement. Merci.

The Chairman: Mr. Caccia, would you like to put questions to our witness?

Mr. Caccia: Yes. Thank you, Madam Chairperson.

Comment peut-on se rendre sur le continent l'hiver, lorsque le traversier ne peut pas traverser la baie en raison de la glace.

M. Freeman: Nous prenons un autobus de la pointe est de l'île où se trouve notre collectivité jusqu'à l'entrée de l'aéroport, nous sommes ensuite escortés jusqu'au traversier, qui est le plus près de la ville, jusqu'à la pointe ouest. Nous prenons ensuite un petit bateau dont la traversée dure 30 secondes. Cette voie devient donc très importante pendant l'hiver lorsque le port est pris par la glace, surtout après les heures normales. Les traversiers n'assurent plus leur service après 23h30, alors qu'une ambulance pourrait devoir transporter quelqu'un de l'autre côté.

M. Caccia: Lorsque vous dites «escortés», cela signifie-t-il que vous êtes accompagnés par un préposé de l'aéroport?

M. Freeman: Oui.

M. Caccia: Et que traversez-vous?

M. Freeman: Les pistes d'atterrissage. Nous traversons les deux pistes qui existent.

M. Caccia: D'autre part, êtes-vous satisfaits de ce que le bail tienne compte du bruit et des avions à réaction?

M. Freeman: Faites-vous allusion à l'ancien bail?

M. Caccia: Ou le nouveau. Il est daté du 30 juin 1983.

M. Freeman: Personnellement, je n'ai pas lu ce bail. Je sais que le bruit a augmenté de façon draconienne si bien que je n'en suis absolument pas satisfait. Je ne suis pas satisfait de ce bail si ce document régit les mouvements aériens.

Un autre membre de notre groupe était censé venir à Ottawa, mais il n'a pu venir. J'ai été averti très peu de temps à l'avance et je n'ai pas pu lire tous les documents relatifs à cette affaire.

M. Caccia: Pourriez-vous nous dire avec quelle régularité ces avions survolent l'île?

M. Freeman: Il y a deux ans, on entendait un avion de temps à autre. On ne le remarquait que très, très rarement. Maintenant, vous pouvez régler votre montre en vous fiant à eux; les survols commencent à 7h45 et se terminent juste après le coucher du soleil.

[Text]

I have no idea what it is going to mean when there are 50 flights a day. I believe there are only 12 or 14 flights a day; that is, of City Express. The other aircraft activity has never really been noticed, at least by me, because it was very small. It has increased dramatically since then.

Mr. Caccia: And the noise is produced by what type of aircraft?

Mr. Freeman: That is only by propeller-driven. The only time there are jets is during the air show, when they fly about 50 feet above the houses.

Mr. Caccia: Thank you.

Are you aware of the fact that in introducing the bill for second reading the Minister indicated that there is a forecast of some 200, if I remember correctly, touch-downs and take-offs a day predicted or forecast for the year 1990?

Mr. Freeman: No, I was not aware of that. Those are commercial touch-downs?

• 1730

Mr. Caccia: The totality, which includes private crafts as well as flying instruction and other activities.

Mr. Freeman: I was not aware of that at all. I think that has been the single main thing. We are involved in a fair amount of activity beyond other things, and to think we are not informed on this type of issue that is less than I guess two miles away from us, and at times about 50 feet above us, I find quite extraordinary.

Mr. Caccia: Is it fair to conclude that the island residents do not want to have jet flights touching down or taking off at the island airport?

Mr. Freeman: Absolutely.

La présidente: Monsieur Forrestall, avez-vous des questions?

Mr. Forrestall: No. But because Mr. Caccia's questions, of course, relate to some concerns that are quite legitimate and the witness has addressed himself to them, I perhaps might have wished we had our technical experts to tell us how we arrived at this extrapolation or these total numbers. It may be a little unusual, but I . . . , with Mr. Caccia's . . . , and at your discretion, Madam Chairperson, if we could have the experts to give us some parameters, then it might be interesting to hear further observation and comment from the witness. Now, it is an unusual circumstance to have two witnesses in front, but perhaps we could call . . . Would that be all right?

La présidente: Monsieur Caccia, est-ce que vous pourriez nous fournir les chiffres?

Mr. Caccia: Je pense que le secrétaire parlementaire va finir son intervention.

La présidente: Je croyais qu'il avait fini.

Mr. Forrestall: No, my intervention was just to pose the question as to whether or not we might, in a different vein, perhaps before we lose the witness, because of the pertinence of your own question, Mr. Caccia, of how it is we arrived at

[Translation]

Je ne sais pas ce qu'entraîneront 50 vols par jour. Je crois qu'il n'y en a actuellement que 12 ou 14 qui sont assurés par *City Express* pour le moment. Je n'ai jamais remarqué les autres avions parce qu'il y en a peu. Mais le nombre de ces avions a augmenté de façon draconienne depuis lors.

M. Caccia: Et ce sont ces avions qui sont responsables de tout ce bruit?

M. Freeman: Ce sont les turbopropulseurs. Nous n'entendons d'avions à réaction que pendant le Salon de l'air, lorsqu'ils volent à 50 pieds au-dessus des maisons.

M. Caccia: Merci.

Savez-vous que lorsque ce projet de loi a été présenté en deuxième lecture, le ministre a indiqué qu'il faudrait compter environ 200 atterrissages et décollages par jour d'ici l'année 1990, si je me souviens bien?

M. Freeman: Non, je ne le savais pas. S'agit-il d'atterrissages d'avions commerciaux?

M. Caccia: Non, tous les avions, les avions privés, les écoles de pilotage et toutes autres activités.

M. Freeman: Je ne le savais pas. Je crois que c'est là où le bât blesse. Nous nous livrons également à d'autres activités et je trouve tout à fait extraordinaire que l'on ne nous ait pas informés de tous ces nouveaux événements, puisque nous sommes à moins de deux milles de l'aéroport et que ces avions se trouvent à 50 pieds au-dessus de nos têtes.

M. Caccia: Peut-on conclure que les résidents des îles ne veulent pas que des avions à réaction atterrissent ou décollent de l'aéroport des îles?

M. Freeman: Absolument.

The Chairman: Mr. Forrestall, have you any questions to ask?

M. Forrestall: Non, mais puisque les questions de M. Caccia portent sur certaines inquiétudes tout à fait légitimes et que le témoin en a parlé, j'aimerais que nos experts nous expliquent comment ces chiffres ont été établis. C'est peut-être inhabituel, mais je . . . ; madame la présidente, si vous me le permettez, j'aimerais demander que les experts nous donnent ces renseignements et nous pourrions ensuite entendre ce qu'en pense notre témoin. Il est effectivement inhabituel que deux témoins soient présents, mais nous pourrions demander . . . Seriez-vous d'accord?

The Chairman: Mr. Caccia, could you give us those figures?

Mr. Caccia: But the parliamentary secretary has not finished what he had to say.

The Chairman: I thought he had.

M. Forrestall: Non, je voulais simplement demander si nous ne pourrions pas, avant que le témoin ne parte, demandé à nos experts comment ces chiffres ont été établis, car, monsieur Caccia, vous avez posé une question très intéressante; je

[Texte]

these figures, because you are premising a major part of your concern . . . , as was Mr. Young, who I am sorry is not here, hear now some interpretation of some evidence we have in front of us with respect to the numbers, without prejudicing in any way . . .

Mr. Caccia: I am very glad to accept the offer by the Parliamentary Secretary. Because it falls perfectly within the scope of our request to have witnesses—and witnesses, as far as I am concerned, are more than welcome, no matter where they come from and whatever contribution they wish to make to this debate—I concur with the suggestion made by the Parliamentary Secretary.

As to your request, Madam Chairman, you were asking me for figures. The figures are before this committee. May I refer you to *Hansard* of October 4, page 7343, where the Solicitor General of Canada, introducing the bill, indicates, and I quote:

In 1984-85, traffic at Toronto Island Airport reached over 156,000 aircraft movements and approximately 47,000 passengers. By the end of the decade it is forecast that these figures will increase to about 200,000 aircraft movements and over 200,000 passengers.

• 1735

That is the quotation from *Hansard* and I am taking it from the *House of Commons Debates*.

Mr. Forrestall: I think, Madam Chairperson, that the essential question is where did we get these figures and how are they arrived at. I will invite some expert evidence, the project officer who is a witness before this committee, to attempt to explain those questions. Then we will have a better concept of what we are talking about.

La présidente: Je prends bonne note de votre demande, monsieur le secrétaire parlementaire. Est-ce que vous êtes prêt à répondre? Monsieur Howard, vous pouvez répondre.

Mr. Caccia: Mr. Chairman, before Mr. Howard begins, there are certain aspects of the lease along with the bill that I have not been able to study in the light of the hearings that we had in our earlier meetings when we had an opportunity to question their solicitor.

Also, I notice that today we did receive the proceedings of October 10 and October 24—oh, no, they arrived before today. Anyway, I did not have a chance to go over them yet. I wonder whether we could also hear Mr. Stockfish following after and clarifying a couple of points for me, if the Parliamentary Secretary does not object.

Mr. Forrestall: It is quite acceptable, if Madam Chairperson would like to consider that in the context of the witness we have and other witnesses to come. It might make it easier for the witnesses to make their point. It certainly might shorten up the time that is available to us. I am sure our legal counsel is quite prepared to respond to any questions at any point in time that they might come up.

La présidente: Nous sommes prêts à entendre les commentaires que vous avez à faire sur ces chiffres.

[Traduction]

regrette que M. Young ne soit pas ici car cette question l'inquiétait également et nous pourrions demander que nos experts interprètent les chiffres que nous avons sous les yeux, sans pour autant préjuger de . . .

M. Caccia: J'accepte l'offre du secrétaire parlementaire avec plaisir car elle cadre parfaitement avec le fait que nous ayons demandé aux témoins de venir et, pour ma part, je suis toujours très heureux d'entendre des témoins, indépendamment de leur origine ou du concours qu'ils peuvent apporter à ce débat.

Pour répondre à votre demande, madame la présidente, ces chiffres ont été déjà présentés à ce Comité. Puis-je vous renvoyer au *Hansard* du 4 octobre dernier, page 7343, où le Solliciteur général du Canada, en présentant son projet de loi, indique et je cite:

En 1984-1985, l'aéroport des îles de Toronto a enregistré plus de 156,000 arrivées et départs d'avion pour un total d'environ 47,000 passagers. D'ici la fin de la décennie, ces chiffres devraient atteindre environ 200,000 pour les avions et dépasser 200,000 pour les passagers.

J'ai tiré cela du *Hansard*, c'est-à-dire des débats de la Chambre des communes.

M. Forrestall: Madame la présidente, la question fondamentale est de savoir d'où on a tiré ces chiffres, et de savoir comment on les a extrapolés. J'inviterais donc notre expert, c'est-à-dire l'agent de projet qui témoigne devant notre Comité, à expliquer ces questions, afin que nous comprenions mieux ce dont nous parlons.

The Chairman: I take note of the Parliamentary Secretary's request. Do you wish to answer? Mr. Howard, you may answer.

M. Caccia: Madame la présidente, je voudrais intervenir avant M. Howard: je n'ai pas eu la possibilité d'étudier certains aspects du bail—dans le contexte du projet de loi—à la lumière des témoignages entendus précédemment, et en particulier de celui de l'avocat de la ville.

Nous avons reçu aujourd'hui les comptes rendus des 10 et 24 octobre—pardon, ils sont arrivés plus tôt—que je n'ai pas encore eu l'occasion de lire. Enfin, serait-il possible d'interroger M. Stockfish, après M. Howard, pour qu'il précise certains points, si le secrétaire parlementaire est d'accord?

M. Forrestall: Cela me convient tout à fait, si la présidente est prête à accepter que M. Stockfish prenne la parole en présence d'autres témoins également. Cela pourrait effectivement leur faciliter la tâche. En tout cas, cela nous permettrait d'aller plus vite. Je suis sûr que notre conseiller juridique est disposé à répondre à vos questions, lorsque vous aurez à en poser.

The Chairman: We are ready to hear your explanation on those figures.

[Text]

Mr. Howard: What happens to the other witness in the meantime?

Mr. Forrestall: I should not think, Madam Chairperson, this would take too long. The essential question is: Could I—and I presume it is posed to me and I asked someone else to respond—answer the very basic question, I think posed first by Mr. Young: Where do we get these figures and are they valid? Are they legitimate? Or other parameters. Where do they come from? If we can get those points out of the road, then I think it might be easier for us to proceed. So perhaps Mr. Howard could . . .

La présidente: Monsieur Caccia, c'est pour clarifier les points, et pouvoir éclairer les témoins aussi. La parole est à vous, très brièvement, s'il vous plaît, monsieur Howard.

M. Howard: Merci beaucoup.

At the October 24 meeting of the committee, a question was asked regarding the breakout of the traffic forecasts at Toronto Island. I have that information which I would like to give the committee right now.

As a preface, these forecasts are prepared by Air Administration, Transport Canada. They take into consideration many factors, including population, the type of workforce, business population, several complicated factors that go into preparing forecasts. And the forecasts are what we use for our long-term planning needs.

Out of the total traffic movements, aircraft movements in 1984, approximately 60% of those movements were what we call local movements. Local movements are defined as take-offs and landings of general aviation aircraft, where they take off and land at Toronto Island. So that would include flying schools, touch-and-go exercises being carried out by pilots training and what have you. Approximately 37% of the total . . .

• 1740

Mr. Young: If I may, Mr. Forrestall indicated last night that he may have been prepared to table those figures with the committee today. It would be very helpful to me if you did have that documentation. Rather than my having to sit down here and try to scribble it out as you read it, if you could table it, it would be very helpful to follow, I think.

Mr. Howard: Unfortunately, I can certainly table what I have right now, but I am not sure how meaningful it would be. I just got this information this afternoon and have reviewed it myself. If you would like, I would certainly be prepared to put it in a form that I think would be quite easily read and understood. It was a technical document, if you like, passed on from our statistics and forecast people to myself, and they did not have in mind the idea that it would be read by public audience. It is not that there is anything wrong with that, but I am not sure it would be all that meaningful to pass it out the way I have it right now. But I have no problems if that is your wish.

[Translation]

M. Howard: Que fait-on des autres témoins, pendant ce temps?

M. Forrestall: Madame la présidente, je suis sûr que ce ne sera pas long. J'imagine que c'est à moi que M. Young a posé sa question, même si je demande à quelqu'un d'autre d'y répondre. M. Young voudrait savoir d'où nous avons tiré ces chiffres et ces paramètres, si nous pouvons les défendre et s'ils sont légitimes. Si nous pouvions régler cette question, cela nous permettrait de faire accélérer les discussions. M. Howard pourrait peut-être . . .

The Chairman: Mr. Caccia, would you please enlighten us and the witnesses? You have the floor, but please be concise, Mr. Howard.

Mr. Howard: Thank you very much.

Lors de la séance du 24 octobre, on nous a demandé de ventiler les projections de trafic aérien pour les îles de Toronto. Je voudrais maintenant donner cette information au Comité.

Tout d'abord, je précise que ces projections ont été préparées par l'Administration des transports aériens de Transports Canada et tiennent compte de nombreux facteurs, dont la population, le genre de main-d'oeuvre, la population des gens d'affaires et divers autres facteurs complexes. Ce sont ces prévisions qui servent de base à la planification de nos besoins à long terme.

Environ 60 p. 100 du total du trafic aérien de 1984 représentait ce que nous appelons la circulation locale, c'est-à-dire les décollages et les atterrissages des véhicules d'aviation générale à partir des îles de Toronto. Ces mouvements incluent notamment les exercices des écoles de pilotage, c'est-à-dire les exercices de posé-décollé des élèves-pilotes, entre autres. Environ 37 p. 100 du total . . .

M. Young: Pardon, mais M. Forrestall nous avait dit hier soir qu'il serait peut-être prêt à déposer ces chiffres auprès du Comité aujourd'hui. Il me serait fort utile d'avoir en main ces documents. Si vous pouviez les déposer, je pourrais suivre plus aisément, plutôt que d'avoir à les inscrire à toute vitesse pendant que vous les lisez.

M. Howard: Je peux certainement déposer officiellement ce que j'ai entre les mains, mais je ne sais pas vraiment si cela serait utile. J'ai tout juste reçu moi-même cette information cet après-midi, et j'ai eu à peine le temps de la survoler. Si vous vouliez, je pourrais combiner les données pour qu'elles soient plus faciles à lire et à comprendre pour vous. Il s'agit après tout d'un document technique qui m'a été transmis par nos statisticiens et nos agents des prévisions, et ils n'avaient pas prévu que leurs chiffres pourraient être lus publiquement. Il n'y a évidemment rien de mal à cela, mais je ne suis pas sûr que vous y compreniez grand-chose, si je vous transmettais les chiffres tels qu'ils sont inscrits sur mes papiers. Mais si vous insistez, je le ferai volontiers.

[Texte]

Mr. Young: The only reason I raise it is that Mr. Forrestall indicated last night that he had the figures and hopefully could have someone from the department with us today to explain some of the figures. Understandably, Mr. Forrestall had just received them last night and had not had a chance to go through them, so that is why I thought today we may have had something before us.

Mr. Forrestall: If I might, Madam Chairperson,, as I recall, I had undertaken to respond in a general way to where these figures came from by someone who has some understanding of this project. If Mr. Young wants some detailed analysis of the undertaking I gave, I am quite prepared to reiterate. It is not a matter of any privacy or confidentiality whatsoever. It is just that it might be a rather expensive undertaking to have somebody sit down and fully extrapolate.

I have some empathy for what you were saying and Mr. Caccia as well: Is City Express really that good; are they going to do that much business? So it was to the parameters . . . My understanding was that the projection we had that by the end of the decade these figures were expected to rise to over 200,000 aircraft and over 200,000 passengers was an outer or extreme limit. There may be a much more realistic lower limit. It was to find some realistic balance that I had extended the offer. I was just responding to the need for information.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I am grateful for that, but which department supplied the Minister with the figures he used in the Commons debates? It seems here almost as if there is uncertainty about the figures that were supplied to the Minister. If the figures are correct . . .

Mr. Forrestall: Just so there is no misunderstanding about that, Mr. Caccia, so you know precisely where the figures come from, they come from the Department of Transport.

Mr. Caccia: So the figures are correct.

Mr. Forrestall: Of course they are correct.

Mr. Caccia: Fine.

Mr. Howard: What I am trying to do is just break them down in the fashion you asked for on October 24.

Mr. Young: Okay, Madam Chairperson, just to expedite things, why do we not go through the information you have? If we do not consider it sufficient, then perhaps we can pursue it at that time.

Mr. Howard: Okay, certainly.

Mr. Forrestall: Agreed.

The Chairman: Okay. Please continue.

Mr. Howard: As I indicated, out of the total movements of just over 150,000 in 1984, approximately 60% were what we consider local movements. I have already given a definition of them, and they include the touch-and-go exercises carried out by the flying school.

[Traduction]

M. Young: C'est tout simplement parce que M. Forrestall nous avait fait savoir hier soir qu'il aurait les chiffres aujourd'hui, et qu'il espérait pouvoir les faire expliquer par quelqu'un du ministère. Mais évidemment, M. Forrestall ne les a, lui aussi, reçus qu'hier soir, et il n'a pas eu non plus l'occasion de les étudier. Mais j'espérais que nous puissions nous aussi avoir quelque chose sous les yeux.

M. Forrestall: Madame la présidente, je me rappelle m'être engagé à expliquer de façon générale d'où provenaient ces chiffres, par l'entremise de quelqu'un qui connaît bien le projet. Si M. Young veut avoir une analyse détaillée des chiffres, je suis prêt à réitérer mon offre. Ce n'est pas que les chiffres soient confidentiels de quelque façon, car ce n'est pas le cas. C'est tout simplement parce qu'il pourrait s'avérer fastidieux d'avoir à écouter quelqu'un extrapoler tous ces chiffres.

Mais je comprends très bien ce que vous et M. Caccia demandez: la compagnie *City Express* est-elle vraiment si bonne que cela? Ses affaires iront-elles aussi bien que vous le prévoyez? Voilà pourquoi nous nous sommes reportés aux paramètres . . . Les projections prévoyaient, d'ici la fin de la décennie, l'augmentation à plus de 200,000 du nombre d'aéronefs et de passagers, mais elles prévoyaient aussi que c'était là l'extrême limite. Peut-être devrait-on faire baisser ces projections pour être plus réalistes. Mon offre visait donc à trouver un équilibre réaliste entre les deux chiffres. Je ne faisais d'ailleurs que répondre à un besoin de renseignements.

M. Caccia: Madame la présidente, j'en remercie mon collègue, mais quel est le ministère qui a fourni au ministre les chiffres qu'il a cités à la Chambres des communes? On semble maintenant ne plus être certains des chiffres cités par le ministre. S'ils sont exacts . . .

M. Forrestall: Soyons très clairs, monsieur Caccia, je tiens à préciser que les chiffres nous ont été transmis par le ministère des Transports.

M. Caccia: Ils sont donc exacts.

M. Forrestall: Bien sûr, ils le sont.

M. Caccia: Bien.

M. Howard: J'essaie tout simplement de vous les ventiler, comme vous me l'avez demandé le 24 octobre.

M. Young: Madame la présidente, si cela peut aider à aller plus vite, pourquoi ne pas le laisser nous donner ces chiffres? Si nous ne les jugeons pas suffisants, nous pourrions en demander plus à ce moment-là.

M. Howard: Certainement.

M. Forrestall: D'accord.

La présidente: Bien; veuillez poursuivre.

M. Howard: Je répète qu'environ 60 p. 100 du total de la circulation aérienne en 1984—qui représentaient plus de 150,000 mouvements—était considérée comme locale. Je vous ai déjà donné une définition, et j'y ai inclus les exercices de posé-décollé de l'école de pilotage.

[Text]

• 1745

[Translation]

There are three categories into which these statistics have been broken down, and perhaps I can give you a definition of each one. There are the local movements; and then there is general aviation, which includes take-off and landings of the general aviation community where the aircraft are destined for or arrive from another airport; and then there are the carrier statistics, and that is take-off and landings of commercial aircraft operating at the airport. The first category, the local movements, as I indicated, 60% of the total movements are included in the local category; in the general aviation category, 37%; and in the carrier commercial passenger service, 3%. That was in 1984. Our forecast for 1990: the figures for local aircraft movements will account for approximately 56% of the traffic; the general aviation will account for 35%; and the commercial carriers will account for 9%.

Mr. Caccia: Of this 9%, which will generate the volume of passengers which will multiply by four the present numbers of 47,000. The 9%?

Mr. Howard: That is correct.

Mr. Caccia: That is where the numbers are?

Mr. Howard: I would point out that those forecasts are based on the major carrier, City Express, continuing to be a viable service. They are almost totally responsible for most of the passengers that land or take off at the airport. Those figures are totally dependent on the future of that particular company.

Mr. Caccia: Would that require, then, expansion of facilities if you reach a fourfold number of passengers today in the major building receiving the passengers, in the access roads, in even a bridge or a tunnel?

Mr. Howard: There are no plans at all to expand the airport in any way.

Mr. Caccia: There are no plans today, but suppose you reach 1988 and you can see that these figures are materializing. What will you do?

Mr. Howard: Under the terms of the lease agreement, the noise contours that have been developed for the airport—and these noise contours were developed with requirements provided by the City of Toronto to Transport Canada and we developed the noise contours from those specific numbers given to us by the city—the total aircraft movements can only reach a certain level, and once that level has been reached the airport operator has to restrict operations to bring the aircraft movements back within the noise contours that have been established for the island airport... So there is a limit to how many aircraft movements there can be at the island airport.

Mr. Caccia: And what is it?

Mr. Howard: It depends on the mix of type of aircraft and the number of movements they are making. The City of Toronto, under the terms of the lease agreement, each year can request that an analysis be done of the type of aircraft and the number of movements that are being made, and experts in

Ces statistiques ont été ventilées en trois catégories que je vous définirai. Tout d'abord, je vous ai déjà parlé des mouvements locaux qui représentent la circulation générale et qui inclut les atterrissages en provenance d'un autre aéroport et les décollages en direction d'un autre aéroport; la deuxième catégorie représente les transporteurs et inclut les atterrissages et les décollages d'avions commerciaux exploités à l'aéroport même. J'ai déjà dit que 60 p. 100 de la circulation totale représentait les mouvements locaux, que 37 p. 100 du total représentait l'aviation générale et que 3 p. 100 du total représentait le service-voyageurs par transporteur commercial. Ce sont là les données de 1984. Voici quelles sont nos prévisions pour 1990: la circulation locale représentera approximativement 56 p. 100 du trafic total; l'aviation générale représentera quelque 35 p. 100; et les transporteurs commerciaux compteront pour 9 p. 100.

M. Caccia: Est-ce que ce sont ces 9 p. 100 qui représentent le quadruplement du nombre actuel de passagers qui est de 47,000?

M. Howard: C'est exact

M. Caccia: C'est ce chiffre qui représente l'augmentation?

M. Howard: Je préciserais que ces prévisions se fondent sur l'hypothèse que le transporteur le plus important, *City Express*, continuera à être rentable. C'est en effet cette société qui transporte la plus grande partie des passagers de l'aéroport, et c'est pourquoi les chiffres dépendent entièrement de son avenir.

M. Caccia: Advenant que le chiffre de passagers quadruple, vous faudrait-il alors agrandir les installations, c'est-à-dire modifier l'aérogare actuel, les voies d'accès ou même construire un nouveau pont ou un tunnel?

M. Howard: On ne prévoit pas, pour l'instant, d'agrandir l'aéroport.

M. Caccia: Vous ne le prévoyez pas aujourd'hui; mais supposons que vos projections se matérialisent en 1988; que ferez-vous?

M. Howard: La courbe de bruit a été établie à partir des critères bien précis fournis par la ville de Toronto à Transports Canada; or, le bail prévoit que la circulation aérienne totale ne peut atteindre qu'un certain niveau, et que—une fois ce niveau atteint—le directeur de l'aéroport doit limiter les opérations aériennes pour respecter la courbe de bruit fixée pour les îles... Il y a donc une limite d'imposée à la circulation aérienne des îles.

M. Caccia: Et quelle est telle, cette limite?

M. Howard: Cette limite dépend de divers facteurs, dont le genre d'avions et le nombre de mouvements aériens qu'ils effectuent. En vertu du bail, la ville de Toronto peut chaque année exiger l'analyse des mouvements de tel ou tel type d'avion, afin que les experts en contrôle du bruit de Trans-

[Texte]

noise controls and Transport Canada will develop a noise contour, and if it exceeds the noise contour that is set out in the lease, then the operator is obligated to bring movements back into line with the noise contour.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. Young: How many planes does that 9% constitute?

Mr. Howard: I am not sure. It would be essentially the City Express fleet.

Mr. Young: But what does that represent on an increase on flights by City Express?

Mr. Howard: I do not have that information.

Mr. Young: I can work it out based on the percentage figures, I guess.

Have you made any projections beyond the year 1990?

• 1750

Mr. Howard: We have a projection out to the year 1996, but before I would even give that to you, I am sure we are all aware of forecasts ten years hence and what they mean in the validity . . .

Mr. Caccia: Not only that, but we also have a vague memory of forecasts for the proposed Pickering airport and the forecasts for Mirabel. So you can see how . . .

Mr. Howard: They are only as good as the information that is at hand at the time they are made.

Mr. Caccia: That is how enthusiastic we are on forecasts.

Mr. Young: I am an inquisitive type of chap, so if you can give them until 1996, I will play around with it myself, bearing in mind the caveat you gave.

Mr. Forrestall: No, I am not all that certain. Madam Chairperson, I think we have had a response, and to avoid some of the difficulties . . . It is an exercise if you want them.

Mr. Young: We promise not to ask you any questions if you give them. If that keeps you happy, we . . .

Mr. Forrestall: Perhaps, Madam Chairperson, he could make them relevant to the bill, which has nothing to do with that at all.

Mr. Young: That is a matter of opinion. I do not want to get into a debate. If he has the figures and he can give them to us, fine; if not, keep them.

Mr. Forrestall: I am just wondering what you are after, Neil. I am rather curious about what you are after. We have projections on the paper through some 11 years hence. That is exactly what they are, so it is quite all right with this qualification. That is exactly what they are, projections, and they are subject to the events that will take place in the interim. City Express may very well become the largest airline in the world or it might very well be out of business in two years.

[Traduction]

ports Canada puissent élaborer la courbe de bruit, ce qui pourrait éventuellement obliger le directeur de l'aéroport à restreindre la circulation aérienne, s'il était prouvé que le bruit dépasse la norme fixée dans le bail.

Le président: Monsieur Young.

M. Young: Combien d'avions représentent ces 9 p. 100?

M. Howard: Je ne sais pas exactement. Je pense que cela représente essentiellement la flotte de *City Express*.

M. Young: Mais qu'est-ce que cela représente en termes d'augmentation des vols de cette compagnie?

M. Howard: Je n'ai pas ces renseignements.

M. Young: J'imagine que je peux calculer à partir de vos pourcentages.

Vos projections vont-elles au-delà de l'année 1990?

M. Howard: Nous avons établi des projections jusqu'en 1996, mais avant de vous les transmettre, je voudrais préciser que la validité des prévisions dépassant 10 ans . . .

M. Caccia: Bien sûr, et nous nous rappelons vaguement les prévisions qui avaient été établies pour l'aéroport de Pickering et pour Mirabel . . . Vous voyez comme . . .

M. Howard: La validité des projections dépend évidemment de l'information sur laquelle on se fonde au moment de les faire.

M. Caccia: Vous voyez à quel point les projections nous enthousiasment.

M. Young: Je suis très curieux: si vous vouliez bien me donner vos projections jusqu'à 1996, je pourrais jouer avec les chiffres, tout en tenant compte de la réserve que vous avez formulée.

M. Forrestall: Non, je ne suis pas sûr que ce soit bon. Madame la présidente, nous avons répondu à la question, et afin de ne pas risquer de nouveaux problèmes . . . c'est tout un exercice de calcul si vous les voulez.

M. Young: Si vous les donnez, nous promettons de ne plus poser de questions. Si cela peut vous rendre heureux, nous . . .

M. Forrestall: Madame la présidente, si encore les questions de mon collègue se rapportaient au projet de loi, ce qui n'est absolument pas le cas.

M. Young: Ça dépend du point de vue. Mais je ne veux pas ouvrir la discussion là-dessus. Si M. Howard a les chiffres et veut bien nous les donner, tant mieux; sinon, qu'il les garde.

M. Forrestall: Mais que cherchez-vous exactement, monsieur Young? Je serais curieux de le savoir. Nous avons des projections pour les 11 prochaines années. Mais il est important de comprendre que ces chiffres ne valent que comme projections. Ils peuvent donc varier en fonction des événements qui se produiront dans l'intervalle. *City Express* pourrait tout aussi bien devenir la plus grande compagnie

[Text]

Mr. Young: Madam Chairman, by the time we had that interjection from Mr. Forrestall, I could have had the figures and we could get on with this meeting. I am not going to do anything underhanded with the figures. If the department saw the need to make these projections, then share them with us, Michael. That is all I am asking, and I promise I will not ask one single question on the figures.

Mr. Forrestall: I will wait and see. Yes, of course, Neil.

An hon. member: Okay, with all the caveats that have been given . . .

Mr. Forrestall: Actually, I thought you had them in front of you and I was wondering why you were asking for them.

Mr. Young: No.

Mr. Forrestall: Yes, of course they can be made available in total on the understanding that this is what they are: simply projections.

Mr. Howard: Local movements will account for approximately 50%; general aviation would be about 38%; and commercial carriers would be about 12%.

Mr. Caccia: Could I ask a question for a moment, Mr. Neil? Mr. Pepler, the General Manager of the Canadian Owners and Pilots Association, in a brief to the chairman of this committee dated November 5, which arrived today, makes the following statement, and I will ask you whether or not you agree with it:

The Toronto Island Airport is considered a back-up to Pearson International Airport and therefore should be considered in importance accordingly.

Is it a back-up airport in the view of your policy?

Mr. Forrestall: Yes, it is. It is an alternate airport, a reliever airport, Mr. Caccia, and I think you are well aware of that.

Mr. Caccia: That changes quite a lot our perception of what this airport is all about.

• 1755

Mr. Forrestall: It is for general aviation purposes only. You are aware of that Mr. Caccia. I am surprised you would ask the question.

Mr. Caccia: Thank you Madam Chairman.

La présidente: Merci; monsieur Freeman aimerait poser une question. Allez-y!

Mr. Freeman: I think the figures are very interesting, but what is more interesting is the change since City Express has been operating . . .

Mr. Forrestall: Madam Chairman, I am sorry, but our counsel is here to respond to the members of the . . . Well, perhaps—sure, go ahead.

[Translation]

aérienne du monde, qu'elle pourrait faire faillite dans deux ans.

M. Young: Madame la présidente, M. Forrestall m'a interrompu si longuement, que j'aurais pu pendant ce temps inscrire tous les chiffres, ce qui nous aurait permis de continuer les témoignages. Je n'ai absolument pas l'intention d'utiliser ces chiffres sournoisement. Si le ministère a jugé bon d'établir ces projections, qu'on nous fasse partager les chiffres! Voilà tout ce que je demande, après quoi je vous promets de ne plus vous parler de projection.

M. Forrestall: Qui vivra verra. D'accord, monsieur Young.

Une voix: Bien, mais sous réserve de tout ce qui vient d'être dit . . .

M. Forrestall: En fait, je pensais que vous les aviez sous les yeux, et c'est pourquoi je ne comprenais pas pourquoi vous les demandiez.

M. Young: Non, je ne les ai pas.

M. Forrestall: Nous pouvons bien sûr vous les divulguer tous, dans la mesure où vous comprenez bien qu'il s'agit uniquement de projections.

M. Howard: La circulation locale représentera environ 50 p. 100, l'aviation générale environ 38 p. 100, et les transporteurs commerciaux environ 12 p. 100.

M. Caccia: Puis-je vous interrompre un instant, monsieur Young? M. Pepler, directeur général de la *Canadian Owners and Pilots Association* a émis une affirmation avec laquelle je ne sais si vous êtes d'accord, dans un mémoire qu'il a envoyé à la présidente de notre Comité le 5 novembre et qui est arrivé aujourd'hui:

L'aéroport des îles de Toronto est considéré comme un aéroport d'appoint à l'aéroport international Pearson et, par conséquent, devrait être traité comme tel.

D'après votre politique, s'agit-il vraiment d'un aéroport d'appoint?

M. Forrestall: Oui, ce l'est. Il s'agit d'un aéroport de substitution, de dégagement, monsieur Caccia, comme vous le savez sans doute.

M. Caccia: Cela change toute notre perception de l'aéroport.

M. Forrestall: Il ne doit servir qu'à l'aviation générale, comme vous le savez certainement, monsieur Caccia. Je suis surpris de vous entendre reposer la question.

M. Caccia: Merci, madame la présidente.

The Chairman: Thank you. Mr. Freeman would like to ask something. Please go ahead.

M. Freeman: Ces chiffres sont très intéressants, mais ce qui est encore plus frappant, ce sont les changements survenus depuis l'avènement de la *City Express* . . .

M. Forrestall: Madame la présidente, notre conseiller juridique est ici pour répondre aux membres du Comité . . . Après tout, pourquoi pas. Allez-y.

[Texte]

Mr. Freeman: What strikes me, from the layman's point of view, is the change from no City Express to City Express. Now, I believe they are going to have 50 extra flights a day this year. In the past . . . We have been in negotiations with the airport, because we are concerned about our ability to cross the airport. This year we were told that they were going to have 50 extra flights a day. If I remember correctly, in the previous year, there were 12 flights a day, and with that 12, there is quite a significant difference in noise. When you extrapolate that in reference to numbers that are being thrown around now, which still do not make a whole lot of sense . . . Presumably there is a zero number for carriers pre- City Express. Is that correct? If that is so, it seems to me, by the time you get to 9% in 1990—that is pretty dramatic in the matter of air traffic.

Mr. Howard: I do not know how many flights City Express is planning to fly out, the 50 a day would seem impossible right now, with the fleet that they have. But I cannot answer whether they are planning on acquiring new aircraft or what-have-you. But they will be flying DASH-7s and DASH-8s which, in their category, are two of the quietest airplanes that you will find anywhere in the world.

Mr. Freeman: What I am saying is that, compared to the Cessna, I do not find them that quiet.

Mr. Forrestall: I have flown a Cessna and I agree with you.

La présidente: Cela va pour la question que vous avez posée? Monsieur Young, avez-vous des questions à poser aux témoins?

Mr. Young: I am sorry. I missed your presentation, so I cannot ask you any questions. My notice said 5.30 p.m.

The Chairman: Okay.

Alors, monsieur Freeman, on vous remercie énormément. Maintenant, j'inviterais M. Ralph Barton à faire sa déclaration.

Mr. Ralph Barton (Property Manager, York Condominium Corporation No. 510): Thank you, Madam Chairman.

I have already submitted a brief to the members. I will just briefly go over verbally what the residents' concerns are.

First of all, it is the noise of jet aircraft. There are some coming in now as medical units, on an emergency basis. The residents fully accept that and are very happy that service is available in the province, in Canada, in fact. Beyond that, they want a continuing restriction on jet aircraft, both commercial and corporate, from the airport. They hope that any changes in its operation would restrict this usage, that it would continue the way it is now.

The second concern they have is the noise level of some of the existing aircraft, primarily some of the float planes, which come across the harbour and take off from there.

[Traduction]

M. Freeman: Ce qui me frappe, en tant que profane, ce sont les changements survenus depuis l'avènement de la *City Express*. Je crois savoir que cette compagnie prévoit 50 vols supplémentaires par jour cette année. Par le passé . . . nous avons entamé des négociations avec l'aéroport, parce que nous pensons avoir de plus en plus de difficultés à traverser les pistes. On nous a répété que l'on allait ajouter 50 autres vols par jour, cette année. Je me rappelle que l'année dernière, il n'y avait que 12 vols par jour, ce qui fait toute la différence du point de vue du bruit. Lorsque l'on extrapole ce chiffre et qu'on le compare à ceux que vous venez de nous donner, cela reste difficile à comprendre . . . J'imagine que vous avez un pourcentage de zéro pour les transporteurs, avant l'avènement de la *City Express*, n'est-ce pas? Dans l'affirmative, il me semble que si l'on doit atteindre les 9 p. 100 en 1990, cela représente une augmentation considérable du trafic aérien.

M. Howard: Je ne sais combien de vols la *City Express* a l'intention d'exploiter, mais le chiffre de 50 par jour me semble tout à fait impossible, étant donné sa flotte actuelle. Mais peut-être a-t-elle l'intention d'acquérir de nouveaux avions. Mais si elle en achète, il s'agira de DASH-7 ou de DASH-8 qui sont les deux appareils les moins bruyants de leur catégorie au monde.

M. Freeman: Mais en comparaison avec le Cessna, ils sont encore plus bruyants.

M. Forrestall: J'ai déjà piloté un Cessna, et je suis d'accord avec vous.

The Chairman: Has your question been answered? Mr. Young, do you have other questions to ask of the witnesses?

M. Young: Pardon, mais j'ai manqué votre exposé, de sorte que je ne puis vous interroger. Mon avis de convocation mentionnait 17h30.

La présidente: Bien.

Mr. Freeman, thank you very much. I now invite Mr. Ralph Barton to submit his presentation.

M. Ralph Barton (Directeur d'immeuble, Société en copropriété York n° 510): Merci, madame la présidente.

Comme j'ai déjà envoyé un mémoire aux membres du Comité, j'expliquerai plutôt brièvement quelles sont les préoccupations des résidents.

La première chose qui les préoccupe, c'est le bruit des avions à réaction qui atterrissent déjà sur l'île, en cas d'urgence médicale. Les résidents comprennent fort bien et les acceptent tout à fait, et sont même très heureux que ce service soit disponible dans la province et au Canada. Mais en dehors de ce service d'urgence médicale, ils voudraient que l'on continue à restreindre les allées et venues d'avions à réaction de type commercial et social. Ils espèrent donc que l'on continuera à en limiter la circulation, et que l'on ne changera rien à la situation actuelle.

Ils s'inquiètent ensuite du bruit de certains avions, et en particulier des hydravions, qui traversent le port et décollent de l'île.

[Text]

• 1800

Some of them are extremely noisy and do create a noise problem for the residents. Even though it is during the day, some of them are just deafening when they do take off.

Mr. Forrestall: There is no question that the propeller setting makes an enormous amount of noise. It is quite bad, is it? How would you describe the frequencies?

Mr. Barton: They are isolated. There are one or two a week, maybe, or even less. But the ones that do are noted, and I hear about them, as well as hearing the actual plane itself. We usually have several calls on the thing.

I think the consensus is they feel there is control over other activities and other noise generated. There is control over construction. If they are making too much noise on the adjoining construction site they call a by-law enforcement officer and they have some sort of leverage in that. There seems to be nothing for them to do about an aircraft taking off, which is extremely noisy. They just cannot deal with it. There is no outlet for them to complain or to act on it.

Mr. Forrestall: Could the witness indicate whether he could advise us on our restrictions? Are they generally during the day or in the late evening or very early morning?

Mr. Barton: They are generally during the day. When I hear them . . . I am only there during the day, and it is Monday to Friday. Some are on the weekend. Again, it is not a frequent thing. It is not like a whole series of them taking off and creating that problem. There is the isolated one. If some kind of a reading were placed on it or they were controlling the level . . . I am sure it is heard at the island airport, in the control tower or whatever, itself. There should be some way of monitoring the actual noise of certain aircraft and whether they can be restricted . . . or maybe there is something wrong with the aircraft or they are just overloaded and trying to take off and revving way too high . . . something to control these.

La présidente: Avez-vous d'autres questions, monsieur Forrestall?

Mr. Forrestall: Just to reassure you that it is being monitored and that the department certainly would be delighted to review a written complaint; as a matter of fact, would welcome your own independent monitoring of it from time to time. If you find an increase that was unacceptable, please do advise. That is an observation, more than anything else.

La présidente: Merci monsieur. Je crois que monsieur Caccia voudrait dire quelque chose.

Mr. Caccia: It is very good and very kind to invite citizens to do their own monitoring. The question is what will Transport Canada do when it receives the monitoring? It is a bit of a pie-in-the-sky notion to say, let me have your noise levels, because if they are excessive—something nobody can be define, as it is in the lease; nobody can tell you what is excessive—we will

[Translation]

Certains sont extrêmement bruyants et dérangent les résidents. Même s'ils ne décollent que pendant le jour, c'est parfois assourdissant.

M. Forrestall: Il ne fait pas de doute que les propulseurs font un bruit épouvantable, n'est-ce pas? Quelle est la fréquence de ces décollages?

M. Barton: Ce sont des cas isolés, qui ne se chiffrent qu'à un ou deux par semaine, ou peut-être moins. Mais ces rares décollages sont quand même remarqués, et ils viennent s'ajouter au bruit que font les avions. Chaque fois qu'il y a un décollage, nous recevons de nombreux appels.

Les résidents admettent généralement que l'on contrôle assez bien les activités qui engendrent d'autres bruits. On contrôle en effet les bruits de la construction, et si ceux-ci sont trop élevés sur un terrain adjacent, les résidents peuvent faire appel à un agent pour faire appliquer les règlements, ce qui leur donne un certain pouvoir. Or, ils semblent tout à fait impuissants devant le décollage extrêmement bruyant d'un avion. Ils ne savent tout simplement pas quoi faire, puisqu'il n'y a aucune tribune qui leur permette d'aller se plaindre ou de faire appliquer des règlements.

M. Forrestall: Le témoin pourrait-il nous parler des restrictions? Ces avions décollent-ils généralement pendant le jour, tard le soir, ou tôt le matin?

M. Barton: C'est généralement pendant le jour. N'oubliez pas que je le entends uniquement lorsque je suis sur place, c'est-à-dire durant le jour, du lundi au vendredi. Mais certains décollent la fin de semaine, même si ce n'est pas fréquent, comme je l'ai dit. Ce n'est pas comme s'il y en avait toute une série qui décollaient et qui engendraient un problème insurmontable. Il s'agit de cas isolés. Si l'on pouvait calculer le nombre de décollages que produisent ces avions et décider s'ils peuvent limiter . . . Peut-être est-ce tout simplement qu'ils sont surchargés et que le moteur s'emballa beaucoup trop au décollage . . . Ne peut-on pas contrôler cela?

The Chairman: Do you have other questions, Mr. Forrestall?

M. Forrestall: Je tiens à vous assurer que le niveau de bruit fait l'objet de vérifications de la part du ministère et que ce dernier ne dédaignerait pas recevoir une plainte écrite de votre part; en fait, pourquoi ne lui enverriez-vous pas vos propres vérifications que vous auriez effectuées de temps à autre? Si l'augmentation du bruit vous semble inacceptable, faites-le savoir au ministère. C'était une observation de ma part, plus qu'un reproche.

The Chairman: Thank you sir. I believe Mr. Caccia wants to intervene.

M. Caccia: C'est très beau et très gentil d'inviter les citoyens à effectuer leurs propres vérifications. Mais qu'en fera Transports Canada lorsqu'il les recevra? C'est un peu illusoire que de prétendre que le ministère prendra les mesures nécessaires pour faire diminuer le bruit, s'il constate qu'il est en effet excessif—et le bail ne précise pas clairement ce qu'il

[Texte]

take certain action. I would like to know exactly that: what kind of action would Transport Canada undertake if citizens report that in their view the noise level is too high?

Mr. Forrestall: The department, which now monitors it, would in fact take action. There are penalties for violations, and repeated violations simply increase the penalties.

Mr. Caccia: How many penalties have been issued recently?

Mr. Forrestall: The absence of reported incidents would lead me to believe the incidents are not occurring.

I think what I am suggesting is that if the noise level becomes a damned nuisance, then you should invite the department to review the noise level and the footprints, and then I can assure you the department will review it. If they are too high and they are a nuisance, then some corrective action... not a corrective action that would in any way overly curtail or unduly intervene in the flight activity off water... And I think it certainly would perhaps give consideration to alternatives that might make it acceptable.

• 1805

The Chairman: Mr. Caccia, do you have another question to Mr. Forrestall, because Mr. Young has a question?

Mr. Caccia: No, no, it was the witness, and I did not consider...

The Chairman: No, I know, but you asked something to Mr. Forrestall, and Mr. Young wants to do the same thing.

Allez-y, monsieur.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, if I might, I would like to add one sort of more formal thought. The lease provisions provide specific remedies for the difficulty you are finding. I was just simply inviting you, if there is cause to seek remedy, for heaven's sake let us know.

Mr. Caccia: Would you be so kind as to guide us through those provisions in the lease, Mr. Forrestall, so that we have them before us and before the witnesses?

Mr. Forrestall: Yes, I certainly will.

Madam Chairperson, if I could just quote from the lease very briefly, I think it might be of interest to our witness and to others.

La présidente: Parfait, allez-y!

Mr. Forrestall: The process simply indicates that you may, and I quote:

(g) send a written report to Council of the Lessor to reach the clerk of the Lessor by the 15th day of each month, commencing in the month of August, 1983...

So we are going back a long time that you have had this particular opportunity.

—on the matter of aircraft landings, if any, in the immediately preceding calendar month; such reports shall be in a form satisfactory to the Lessor and without limiting the

[Traduction]

entend par un niveau de bruit excessif. Je voudrais savoir exactement ce qu'entend faire Transports Canada advenant que des citoyens jugent le niveau de bruit trop élevé.

M. Forrestall: Le ministère, qui effectue actuellement la surveillance, prendrait les mesures nécessaires. Il pourrait imposer des amendes qui augmenteraient à chaque nouvelle infraction.

M. Caccia: Combien d'amendes ont été imposées récemment?

M. Forrestall: Si l'on ne signale pas d'incidents, cela laisse croire qu'il n'y a pas d'infractions.

Autrement dit, si le niveau sonore finit par nuire, il vous faut alors inviter le ministère à vérifier le nombre de décibels et les empreintes sonores, et je vous assure que le ministère obtempérera. Des mesures correctrices seront alors prises, non pas pour limiter inutilement les activités aériennes de décollage dans le port... Je suis sûr que le ministère voudra envisager des solutions de rechange pour rendre le niveau de bruit acceptable.

La présidente: Monsieur Caccia, vouliez-vous interroger encore M. Forrestall? M. Young a une question à poser.

M. Caccia: Non, j'ai interrogé le témoin et je n'ai pas envisagé...

La présidente: Je sais, mais vous avez interrogé M. Forrestall, et M. Young veut faire la même chose.

Please go ahead, sir.

M. Forrestall: Madame la présidente, permettez-moi un commentaire plus officiel. Les dispositions régissant le bail prévoient des remèdes bien précis dans les cas dont on parle. S'il devient vraiment nécessaire de corriger la situation, de grâce, je vous invite à nous le faire savoir.

M. Caccia: Monsieur Forrestall, auriez-vous l'amabilité de nous montrer quelles sont ces dispositions du bail, pour que les témoins et nous-mêmes puissions les retrouver?

M. Forrestall: Certainement.

Madame la présidente, permettez-moi de citer brièvement le bail, ce qui intéressera sans doute les témoins et les autres membres du Comité.

The Chairman: Fine, go ahead.

M. Forrestall: Voici ce que vous pouvez faire, et je cite:

g) envoyer un rapport écrit au greffier du conseil du bailleur avant le 15 de chaque mois, dès le mois d'août 1983...

Vous voyez que vos recours remontent à loin.

sur le nombre d'atterrissages—s'il y a lieu—au cours du mois civil précédent; ces rapports seront rédigés dans une forme acceptable au bailleur et, sans en limiter la portée

[Text]

generality of the foregoing shall include the following information for such month:

the number of incidents, the level of noise, and I can go on with the technical and put it on the record, but it is part of the lease.

There is an arbitration procedure and there is also a penalty procedure and these are certainly your entitlement. Good God, you have got to live . . . I know what a fully revved up old *Twin Otter* is all about. I have lived with them.

I just cite the one preamble to a long series of sections that deal with your capacity to redress or to report and the actions that must be taken, the arbitration and the appeal procedures. They are all contained in the lease and I think quite clearly set out. We will be quite prepared to make available to you a copy of that lease if it would be of assistance to you.

Mr. Barton: That would be fine.

Mr. Forrestall: Or do you have one?

Mr. Barton: No, we do not.

Mr. Forrestall: You do not? Well, we are quite prepared to let you have it. I am sure the clerk would have an extra copy to make available to you, because then you would know precisely what your rights are, rather than my taking 20 minutes to read it in. The safeguards are there.

La présidente: Monsieur Young, pour les questions techniques.

Mr. Young: Yes. The witnesses seem to be unsure about where they could lay a complaint in response to some of the tenants or people who live in the buildings. I simply was going to suggest, the same as Mr. Forrestall did, that the lease agreement on the noise contours is quite clear and specific. And I was going to suggest to them that if they feel that those noise levels have been exceeded, you could either, as Mr. Forrestall suggested, go to Transport Canada. Or go to the local alderman, because City Council is the holder of the lease.

Mr. Forrestall: Quite correct. The Lessor is the Corporation of the City of Toronto.

Mr. Young: Thank you. That is all.

The Chairman: Mr. Caccia?

Mr. Caccia: On page 13 of the lease, following the page from which Mr. Forrestall read, there is a clause, number 2, which says:

• 1810

For the purposes of the Lease Agreement, aircraft generating excessive noise shall be determined by reference to the most recent ICAO listing of Aircraft Noise Data or to Supplementary list referred to in subsection (4), and shall include:

Then it goes over fairly lengthy items.

Suppose the lessor receives in one month a report that indicates that the noise levels have been exceeded or the controls have been transgressed—what is the term?

[Translation]

générale, devront inclure l'information suivante pour le mois en question:

nombre d'incidents, niveau sonore, etc. Et je pourrais vous énumérer les détails techniques qui sont dans le bail.

Vous avez droit d'instaurer des procédures d'arbitrage et de demander des sanctions. Il vous faut bien vivre . . . Je sais bien quel bruit peut faire un vieux *Twin Otter* dont le moteur est emballé, car j'ai déjà eu à vivre ce problème.

Je vous ai lu le préambule à toute une série d'articles qui expliquent comment vous pouvez signaler une situation et la faire corriger, en passant par toutes les mesures d'arbitrage et d'appel. Le bail les a toutes prévues et les a toutes clairement définies. Nous sommes tout disposés à vous faire tenir copie du bail, si cela peut vous aider.

M. Barton: Je vous en remercie.

M. Forrestall: En avez-vous une?

M. Barton: Non, nous n'en avons pas.

M. Forrestall: Ah non? Nous vous en ferons tenir copie. Je suis sûr que le greffier a un exemplaire supplémentaire, qui vous permettrait de connaître précisément quels sont vos droits, et qui m'éviterait d'avoir à vous en parler pendant 20 minutes. Je vous assure que les garanties y sont.

The Chairman: Mr. Young, you have a technical question?

M. Young: En effet. Les témoins ne semblent pas savoir où ils pourraient s'adresser en cas de plaintes de la part des locataires ou des résidents des édifices. J'allais dire, tout comme M. Forrestall, que le bail est très précis en ce qui concerne les courbes sonores. Si les témoins jugent que l'on a dépassé les niveaux sonores prescrits, ils pourraient s'adresser à Transports Canada, comme l'a suggéré M. Forrestall, ou à leur échevin local, étant donné que c'est le conseil de ville qui est le bailleur.

M. Forrestall: C'est exact. Le bailleur en est la municipalité de Toronto.

M. Young: Merci. C'est tout ce que j'avais à demander.

La présidente: Monsieur Caccia?

M. Caccia: À la page 13 du bail, à la page qui suit celle qu'a citée M. Forrestall, la clause 2 stipule ce qui suit:

Aux fins du bail, on déterminera si un aéronef excède les normes de bruit prescrites en fonction de la liste la plus récente de l'OACI énonçant les critères sur le bruit des avions ou en fonction de la liste supplémentaire mentionnée au paragraphe 4, et ces critères incluront:

Suit une liste assez longue.

Supposons que le bailleur reçoive un rapport mensuel affirmant que les niveaux sonores ont été dépassés et que l'on a transgressé les normes de contrôle—comment dit-on?

[Texte]

Mr. Forrestall: Exceeded.

Mr. Caccia: Exceeded. How would the lessor know really? What technological knowledge does the city clerk have to have to know that?

Mr. Howard: The City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners have accepted the expertise that Transport Canada has on noise levels to determine the noise levels that are being generated. Every aircraft that is operating at the Island Airport right now has been reviewed by our noise specialists to ensure that it fits within the noise levels set out in the lease agreement. For any aircraft that land at the airport that are not on that list, the operator immediately gets in touch with Transport Canada and gives the specifics of the aircraft and Transport Canada will come back in all reasonable haste indicating whether that aircraft is permitted to land at the airport and can operate from the airport or not. If there has been a breach in the lease agreement and an aircraft is operating that is known to be beyond the noise levels then by provisions in the lease—I believe it is 60 days—the breach has to be cured or, this being a major provision of the lease, the lease could fall.

Mr. Caccia: Have you had complaints about the noise contour since 1983?

Mr. Howard: No. To my knowledge we have had no complaints about the noise contour.

Mr. Caccia: No complaints from individuals?

Mr. Howard: No. And we have not been advised from the City of Toronto, to my knowledge, of any breaches.

Mr. Caccia: Thank you.

La présidente: Est-ce que ça va pour les questions techniques? Avez-vous des questions à poser aux témoins?

Mr. Young: I have no further questions.

La présidente: Non? Et vous, monsieur Caccia, avez-vous des questions à poser à M. Barton?

Mr. Caccia: Mr. Barton, are you comfortable with the provisions in the lease that will, according to what we have put on record today, permit you to raise at least complaints with the municipality and perhaps trigger on the part of the municipality a careful reading of the monthly reports?

Mr. Barton: Without being through the lease, and just going by what I have heard tonight, if the procedure is there then it will be followed. I will pass it on to the individual residents who do complain and they will action it as they do on other issues. I have no problem if the procedure is there and the remedial action is forthcoming.

Mr. Caccia: Thank you.

La présidente: Personne d'autre? Nous vous remercions beaucoup, monsieur Barton.

Maintenant, j'inviterais MM. Steve Curtis et Victor Salomon de *Canadian Wildlife Service*, à prendre la parole.

Mr. Steve Curtis (Director, Ontario Region, Canadian Wildlife Service): I am Steve Curtis from the Canadian

[Traduction]

M. Forrestall: Dépasse.

M. Caccia: Dépasse. Comment le bailleur peut-il savoir si c'est vraiment le cas? Quelles connaissances technologiques permettent au greffier municipal de vérifier?

M. Howard: La municipalité de Toronto et les commissaires du havre de Toronto ont accepté d'avoir recours aux experts de Transports Canada pour déterminer les niveaux sonores. Tous les avions exploités actuellement à l'aéroport des îles de Toronto ont fait l'objet d'une révision par nos spécialistes du son pour faire en sorte qu'ils respectent les niveaux sonores fixés dans le bail. Chaque fois qu'un avion non inscrit sur la liste atterrit à l'aéroport, le directeur entre immédiatement en contact avec Transports Canada et donne toutes les coordonnées de l'avion, de sorte que Transports Canada peut assez rapidement faire savoir si l'avion a le droit d'atterrir à l'aéroport et d'en décoller. Si l'on contrevient au bail et qu'un avion dont le niveau sonore est trop élevé atterrit à l'aéroport ou en décolle, le bail prévoit qu'il faut corriger la situation dans les 60 jours sans quoi—ce qui est très important—il pourrait y avoir résiliation.

M. Caccia: Avez-vous reçu des plaintes au sujet du niveau de bruit, depuis 1983?

M. Howard: Non. À ma connaissance, personne ne s'est plaint du niveau du bruit.

M. Caccia: Vous n'avez pas reçu de plaintes de particuliers?

M. Howard: En outre, que je sache, la municipalité de Toronto ne nous a avisés d'aucune infraction.

M. Caccia: Merci.

The Chairman: Is that all for the technical questions? Do you have questions to ask of the witnesses?

M. Young: Je n'ai plus de questions.

The Chairman: Fine. Mr. Caccia, do you have any questions to ask of Mr. Barton?

M. Caccia: Monsieur Barton, êtes-vous satisfait des dispositions du bail? D'après ce que vous avez entendu aujourd'hui, pensez-vous qu'elles vous permettront de déposer des plaintes auprès de la municipalité et d'exiger de sa part qu'elle suive avec soin les rapports mensuels?

M. Barton: Puisque je n'ai pas lu le bail, je me fie à ce que j'ai entendu ce soir. Je vous assure que si les moyens y sont inscrits, nous y aurons recours. Je le ferai d'ailleurs savoir à tous les résidents qui désirent se plaindre, et ils feront ce qu'ils ont fait dans d'autres cas. Si les mesures correctrices existent, et qu'il est possible d'y avoir recours, cela me convient tout à fait.

M. Caccia: Merci.

The Chairman: Are there any other questions? Thank you very much, Mr. Barton.

I would now invite Messrs. Steve Curtis and Victor Salomon of the Canadian Wildlife Service to take the floor.

M. Steve Curtis (directeur, Région de l'Ontario, Service canadien de la faune): Je m'appelle Steve Curtis et je suis le

[Text]

Wildlife Service. I am the Regional Director for the Ontario Region. We are a branch of Environment Canada. I was also asked to bring with me tonight Dr. Hans Blokpoel, our regional expert on gulls and terns, who has carried out a fair amount of work in the Toronto waterfront area and who is also an expert on the question of bird hazards to aircraft, but regrettably he left yesterday on a two week trip to Holland and is unavailable for tonight's session. Should his presence be required at some future time, he will be back in the country in about two weeks, if the proceedings are still going on.

• 1815

I have taken the liberty of bringing with me Dr. Victor Solomon, who is a recently retired CWS staff member and who is also a renowned expert in the area of bird hazards to aircraft.

I see my principal role here today as to be available to respond to the questions of the committee. I do not have any particular formal brief to present. I can say the Canadian Wildlife Service has worked on problems with migratory birds in the Toronto waterfront area for a good number of years and has worked since about 1978 with the Toronto Island Airport to try to alleviate the hazards to aircraft use—to flight safety—posed by the large population of Canada geese on the waterfront. We have undertaken a co-operative program involving the Toronto Metropolitan Department of Parks and Property and other Toronto-area agencies to try to address the problem.

For a number of years Canada geese eggs have been removed from the island airport. I believe the situation at that site with flight safety has been improved.

As I am sure you are aware, the Toronto waterfront is also home to a large number of ring-billed gulls, particularly since the development of the Leslie Street spit landfill site. That site was created beginning in about 1973, and it is still being developed; they are adding to the landfill site. In 1973 approximately 20 pairs of ring-billed gulls were nesting there. By 1981 there were close to 75,000 pairs of ring-billed gulls. Through co-operative work with the Metropolitan and Region Conservation Authority, and through their use of a hired falconer, someone who uses hawks and owls to prevent gulls from nesting in certain parts of the area, this past summer the number of nesting birds at that site was reduced to about 47,000 nesting pairs.

• 1820

In addition, there is another bird colony considerably closer to the actual airport site and that is the Muggs Island colony, which is about 500 metres south of the Island Airport in the Toronto Island complex. That is the home of about 4,000 or 5,000 nesting pairs of ring-billed gulls. Considerably fewer numbers of herring gulls and some black-crowned night herons, as well.

That colony, which had been, as I say, in the 4,000 to 5,000 pair-per-year figure, this last year jumped to about 12,000

[Translation]

directeur régional de la Région de l'Ontario au Service canadien de la faune. Notre service dépend d'Environnement Canada. Je devais être accompagné ce soir du Professeur Hans Blokpoel, notre expert régional en mouettes et sternes. Le professeur a beaucoup travaillé dans la région riveraine de Toronto et connaît bien les dangers que posent les oiseaux pour les avions; malheureusement, il a dû entreprendre hier un voyage de deux semaines en Hollande et ne peut donc être présent ce soir. Si le Comité a besoin de lui plus tard, il sera de retour au pays dans environ deux semaines, si les débats se poursuivent jusque-là.

Je me suis permis de venir accompagné de M. Victor Solomon, qui a récemment pris sa retraite du Service canadien de la faune et qui est un expert reconnu dans le domaine du danger que posent les oiseaux aux avions.

Je suis ici avant tout pour répondre aux questions des membres du Comité. Je n'ai pas de mémoire à vous soumettre. Je peux vous dire que le Service canadien de la faune s'intéresse depuis de nombreuses années aux problèmes des oiseaux migrateurs sur les rives de Toronto et que depuis environ 1978, notre service, en collaboration avec l'aéroport des Îles de Toronto, cherche à réduire le danger que pose pour la sécurité aérienne la forte population de bernaches du Canada sur les bords du lac. Nous avons lancé un programme de collaboration auquel participe le Département des parcs et propriétés de la métropole torontoise au côté d'autres organismes de la région.

Pendant un certain nombre d'années on a enlevé les oeufs de bernaches que l'on trouvait sur le territoire de l'aéroport des Îles. Je crois que la situation, du point de vue de la sécurité aérienne, s'est améliorée.

Vous savez, j'en suis sûr, que les rives de Toronto hébergent également un grand nombre de goélands à bec cerclé, surtout depuis la création du dépotier de Leslie Street. Le site est utilisé depuis 1973 et on l'agrandit actuellement. En 1973, environ vingt paires de goélands à bec cerclé nichaient là. En 1981, il y en avait près de 75,00 paires. Quant au travail accompli en collaboration avec la *Metropolitan and Region Conservation Authority*, et au service d'un fauconnier, c'est-à-dire de quelqu'un qui utilise les éperviers et les chouettes pour empêcher la nidification des goélands, le nombre de couples nicheurs a été ramené cet été à 47,000.

En outre, il y a une autre colonie d'oiseaux beaucoup plus près du site actuel de l'aéroport, sur Muggs Island, à environ 500 mètres au sud de l'aéroport de l'île, dans l'archipel de Toronto. Environ 4,000 à 5,000 paires de goélands à bec cerclé nichent là. On y trouve également un petit nombre de goélands argentés et quelques hérons à couronne noire.

Cette colonie qui, comme je l'ai dit, comptait en moyenne 4,000 à 5,000 paires d'oiseaux par an, est soudainement passée

[Texte]

pairs of birds. We suspect that part of the reason was because of earth displaced from the Leslie Street spit operation, the work of the falconer, and so on.

In view of that, we set out, again with the Metro Parks and Property people, to try to reduce that problem at that site because of its proximity to the Island Airport, and because of the general problem created by the gulls for the Parks people in the area. And this past summer, in late May, approximately 40,000 eggs were removed from that colony of ring-bill gulls and, about three weeks later, another 20,000 eggs were removed from the Muggs Island site.

That is some background, and I have a number of figures I could present on bird numbers—numbers of birds removed or whatever—which you may be interested in. Thank you.

La présidente: Je vais vous poser la première question. Qu'est-ce que vous faites avec les oeufs quand vous les retirez comme ça, est-ce que vous allez les replacer ailleurs pour qu'ils puissent éclore quand même, ou quoi, qu'est-ce que... ? ou vous les détruisez ?

Mr. Curtis: Mr. Chairman, the eggs which were collected were... well, first of all, I mentioned that we had collected Canada Goose eggs from the Island Airport over a number of consecutive years, and this past year eggs were collected at Muggs Island of ring-bill gulls.

In the case of the Canada Goose eggs, those eggs were transported to Nova Scotia, as well as to Manitoba, for the creation of local flocks of Canada geese. The ring-bill gull eggs were basically destroyed on the site. They were buried at a site on the island complex. It was Metro Parks people who carried out the operation and handled the disposal of the eggs, and did so with our general guidance and direction and with the necessary permits issued by our agency.

La présidente: Eh bien! Qui veut poser les premières questions, monsieur Caccia.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I congratulate you on a very interesting question that produced also a very interesting answer. Thank you.

Mr. Forrestall: Even though it does not seem to have anything to do with the bill!

Mr. Caccia: That depends on your vision, Mr. Forrestall. It depends on how broad your outlook is. Maybe I am wrong, but to me it seems this all is very relevant to the bill.

Mr. Curtis, you brought along an expert, you told us, on bird hazards to aircraft. I am equally interested in aircraft hazards to birds. Consequently, my question asks if Dr. Solomon, perhaps, would elaborate on that aspect of the issue, considering the fact that we are told that here the landings and take-offs by aircraft will increase by the end of the decade from 156 movements to 200,000 movements. What is the present pattern he observes and what is his forecast?

Mr. Curtis: Dr. Solomon has not specifically studied the colonies of birds nesting in the Toronto area, at least not to my knowledge. It was Dr. Blackwell who has been carrying out those studies. But I can say, as the representative of the

[Traduction]

à 12,000 paires l'année dernière. Nous pensons que c'est dû en partie à la terre amenée du dépotoir de *Leslie Street*, et en partie au travail du fauconnier, entre autres.

Devant cette évolution, nous avons essayé, encore une fois en collaboration avec *Metro Parks and Property* d'atténuer le problème en raison de la proximité du site avec l'aéroport de l'île et des désagréments que causent les goélands pour les responsables des parcs. L'été dernier, vers la fin mai, on a enlevé de l'île quelque 40,000 oeufs de goéland à bec cerclé, et environ trois semaines plus tard, on en a enlevé 20,000 autres.

Voilà donc un peu l'historique, et si cela vous intéresse, je peux vous donner des chiffres sur le nombre d'oiseaux, d'oiseaux éliminés, ou autres. Merci.

The Chairman: I will ask you the first question. What do you do with the eggs you remove? Do you put them elsewhere so that they can still hatch or, what... ? Or do you destroy them?

M. Curtis: Madame la présidente, les oeufs ramassés... eh bien, tout d'abord, j'ai dit que nous avons enlevé des oeufs de bernache du Canada sur le territoire de l'aéroport de l'île, pendant plusieurs années, et que l'année dernière nous avions ramassé des oeufs de goéland à bec cerclé sur Muggs Island.

Les oeufs de bernache du Canada ont été envoyés en Nouvelle-Écosse et au Manitoba afin de créer dans ces provinces des colonies de l'espèce. Les oeufs de goéland à bec cerclé sont détruits sur place. Ils ont été ensevelis quelque part sur l'île. L'opération de nettoyage a été faite par les employés de *Metro Parks* sous notre direction et avec les permis nécessaires que nous leur avons délivrés.

The Chairman: Well! Who wants to start? Mr. Caccia.

M. Caccia: Madame la présidente, je vous félicite d'avoir posé une question aussi intéressante qui nous a valu une réponse très intéressante également. Merci.

M. Forrestall: Même si cela ne semble avoir aucun rapport avec le projet de loi.

M. Caccia: Cela dépend du point de vue, monsieur Forrestall: tout dépend de votre largeur d'idée. Je me trompe peut-être, mais il me semble que c'est tout à fait pertinent.

Monsieur Curtis, vous nous avez dit que vous êtes accompagné d'un expert en matière de danger que posent les oiseaux aux avions. Je m'intéresse également au danger que posent les avions pour les oiseaux. Par conséquent, je voudrais demander à M. Solomon s'il peut nous dire quelque chose à ce sujet, puisque l'on nous dit que le nombre d'atterrissages et de décollages passera de 156 à 200,000 d'ici la fin de la décennie. Quelle est d'après lui la tendance actuelle et quelles sont ses prévisions?

M. Curtis: M. Solomon n'a pas étudié les colonies d'oiseaux nicheurs de la région de Toronto, du moins à ma connaissance. C'est M. Blackwell qui a fait ces recherches-là. Mais en tant que représentant du Service de la faune dans la région, je peux

[Text]

Wildlife Service in the region, that it is quite obvious to us that with the rate of increase in those colonies there cannot be a very great negative effect of any of the parameters in the area on the success of the birds. The colonies have increased at a remarkable rate, and really we are facing a problem of how to curb the growth rate of the colonies. And this a problem shared by a number of municipal agencies in the Toronto area, and by a significant portion of the population.

• 1825

That is not to say that aircraft noise is not, on occasion, disruptive to nesting of birds or other activities that birds carry out. But with specific reference to breeding success at the colony sites on the Toronto waterfront, there is no particular evidence to suggest that there has been a negative impact.

We do have concerns about the use of jet aircraft. That is a separate question. But to date it would be hard to say there had been a negative impact on migratory birds posed by the airport per se.

Mr. Caccia: So you would see it as a prerequisite to keep out jet aircraft in order to maintain present levels of bird colonies?

Mr. Curtis: That is a difficult question to answer. A principal concern with the use of jet aircraft is their considerably higher speed and the longer and lower approaches required. In the process of making such approaches—and take-offs as well, but more so on the approaches—there is a considerable risk of collision with a bird. As the agency responsible for the management of the birds, including certain provisions in our regulations for providing the necessary remedial actions when they are called for, our Migratory Bird Convention Act does have regulations pertaining to bird hazards at airports, and we are authorized to issue permits to airport managers to scare the birds, and in some cases to kill them, if that is necessary. We would obviously like to keep the number of those birds actually killed to a minimum, but we are concerned that the use of jets would entail a high level of risk for the aircraft involved, and obviously for the birds involved as well.

Mr. Forrestall: I would just remind the committee, if I might, Madam Chairman, that this is a 50-year lease and the special conditions—paragraph (d) under clause 14 of the lease:

... not permit jet-powered aircraft to operate to and from the Island Airport with the exception of medical evacuations and other emergency.

I think it is quite clear that it is a contractual obligation and it must be adhered to.

Mr. Caccia: It also says:

... and during the period of the annual Canadian National Exhibition air show.

Mr. Forrestall: True, there are exceptions. There are exceptions to everything, Mr. Caccia, and I am sure you are aware of it.

[Translation]

vous dire qu'il est évident, à nos yeux, que cette augmentation n'aura pas d'effet négatif très marqué sur les colonies de la région. Ces dernières ont connu une croissance remarquable, et notre problème serait plutôt de ralentir cette croissance. C'est un problème qui intéresse également un certain nombre de municipalités de la région de Toronto et une bonne partie de la population.

Cela ne veut pas dire que le bruit des avions ne puisse, à l'occasion, perturber les oiseaux en nidification ou à d'autres moments. Mais en ce qui concerne la reproductivité des colonies d'oiseaux sur les rives de Toronto, rien ne permet de penser qu'il y ait eu des conséquences négatives.

L'utilisation des avions à réaction, par contre, nous préoccupe. Mais pour le moment il est difficile de dire que l'aéroport a eu un impact négatif sur les oiseaux migrateurs.

M. Caccia: Vous pensez donc que si l'on veut maintenir les colonies d'oiseaux à leur niveau actuel, il est indispensable d'interdire les avions à réaction?

M. Curtis: C'est difficile de répondre. L'un des principaux problèmes que posent les avions à réaction c'est qu'ils vont beaucoup plus vite et que leur approche est plus longue et plus basse. Pendant ces approches, et au décollage également, mais dans une moindre mesure, il y a un fort risque de collision avec un oiseau. Notre organisme est responsable de la gestion des oiseaux, et nos règlements contiennent certaines dispositions prévoyant des mesures correctives lorsque nécessaire, et la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs contient elle aussi des règlements à propos du danger que posent les oiseaux dans les aéroports; nous pouvons en outre autoriser les responsables des aéroports à effrayer les oiseaux, et dans certains cas à les tuer, si nécessaire. Bien entendu, nous préférons que le moins grand nombre possible d'oiseaux soit tué, mais nous craignons que les avions à réaction n'augmentent les risques pour la sécurité aérienne, et bien entendu, celle des oiseaux également.

M. Forrestall: Je voudrais rappeler au Comité, si vous le permettez, madame la présidente, qu'il s'agit ici d'un bail de 50 ans avec conditions spéciales; le paragraphe d), article 14 du bail, dit:

... de ne pas permettre l'utilisation d'avions à réaction sur l'aéroport des îles, sauf pour des évacuations urgentes.

Je crois que c'est clair et que nous avons là une obligation contractuelle qui doit être respectée.

M. Caccia: L'article dit aussi:

... et pendant la durée du spectacle aérien pendant les manifestations annuelles de la «*Canadian National Exhibition*».

M. Forrestall: C'est vrai, il y a des exceptions. Il y a des exceptions à tout, monsieur Caccia, et je suis sûr que vous le savez.

[Texte]

Mr. Caccia: No, I am not.

Mr. Forrestall: But the general thrust of the lease is not to permit the regular operation of jet-powered aircraft from the airport. The birds are, there is certainly no question, a peril to jet-powered aircraft because of their excessive take-off and landing speeds. The jeopardy is not just to the birds, it is to the occupants of the aircraft. But it is quite clear in the terms of the lease signed under—which I would remind Mr. Caccia—his administration, not ours. We are trying to finish up work that you did not get around to doing.

Mr. Caccia: Madam Chairman, I wish Mr. Forrestall would remember that, in our form of government in this country, municipalities do enter into leases to their wishes and according to their terms. This is a lease that was proposed by the City of Toronto . . .

Mr. Forrestall: On June 30, 1983.

Mr. Caccia: By the City of Toronto it was proposed. It was never . . .

Mr. Forrestall: Would you repeat the date for me, sir, so that I am clear? June 30, 1983.

• 1830

Mr. Caccia: The point is that it is the will of the City of Toronto Corporation to have this lease, not an initiative by the federal government, or . . .

Mr. Forrestall: Why are you opposing it now? You did not oppose it then.

Mr. Caccia: I am not a city alderman now.

Mr. Forrestall: I just wonder about your philosophy.

Mr. Caccia: I wonder if Mr. Forrestall knows there are different levels of government . . .

La présidente: Un instant, s'il vous plaît. Monsieur Caccia, avez-vous fini d'interroger le témoin?

Mr. Caccia: You would like me to answer a political observation or point made by the Parliamentary Secretary. If he thinks the lease was an initiative of the federal government of the time, I have to remind him that this was an initiative of the Toronto City Council, and that is a well known fact.

La présidente: Monsieur Caccia, avez-vous d'autres questions à poser au témoin?

M. Caccia: J'ai terminé.

Mr. Young: I have just one or two questions, and I promise not to enter into any spat between Mr. Forrestall and Mr. Caccia.

We have had before us over the last couple of days persons who are more expert in these matters than I am, that is, bird control. On the first occasion, it was Mr. Mason. He is a bird control expert who does consultation work, I think, for several government departments, including Transport Canada. In response to a specific question I asked him . . . I said, so you do not see any impact on the ecology on the Island due to an

[Traduction]

M. Caccia: Non, je ne le sais pas.

M. Forrestall: Mais le principe du bail est que l'utilisation régulière des avions à réaction est interdite. Il ne fait aucun doute que les oiseaux posent un danger particulier pour les avions à réaction en raison de leur grande vitesse au moment de l'atterrissage et du décollage. Il n'y a pas que les oiseaux qui soient en péril, mais aussi les passagers de l'avion. Mais il est clair d'après les conditions du bail signé par votre administration, pas la nôtre, je tiens à vous le rappeler, monsieur Caccia. Nous essayons simplement de mettre la dernière main à un projet que vous n'avez pas eu le temps de mener à bien.

M. Caccia: Madame la présidente, je voudrais rappeler à M. Forrestall que selon notre système de gouvernement, les municipalités signent des baux selon leur plaisir et aux conditions qu'elles veulent. Ce bail a été proposé par la ville de Toronto . . .

M. Forrestall: Le 30 juin 1983.

M. Caccia: Et il a été proposé par la ville de Toronto. Il n'a jamais . . .

M. Forrestall: Pourriez-vous me rappeler la date, monsieur, pour que ce soit bien clair? Le 30 juin 1983.

M. Caccia: Le fait est que c'est la ville de Toronto qui a voulu ce bail, et non pas le gouvernement fédéral ou . . .

M. Forrestall: Pourquoi vous y opposez-vous maintenant? Vous n'y étiez pas opposé alors.

M. Caccia: Je ne suis pas échevin maintenant.

M. Forrestall: Je me pose simplement des questions sur vos principes philosophiques.

M. Caccia: Je me demande si M. Forrestall sait qu'il y a différents niveaux de gouvernement . . .

The Chairman: One moment, please. Mr. Caccia, have you any more questions to ask the witness?

M. Caccia: Permettez-moi de répondre à une remarque d'ordre politique qu'a faite le secrétaire parlementaire. S'il pense que le bail a été rédigé à l'initiative de l'administration fédérale de l'époque, je dois lui rappeler qu'il l'a été à l'initiative du conseil de la ville de Toronto, comme chacun sait.

The Chairman: Mr. Caccia, do you have any more questions to ask the witness?

Mr. Caccia: I am done.

M. Young: Je n'ai qu'une ou deux questions, et je promets de ne pas intervenir dans les démêlés entre MM. Forrestall et Caccia.

Nous avons entendu au cours des deux derniers jours des gens qui sont beaucoup plus compétents que moi en matière de contrôle des oiseaux. Nous avons d'abord entendu M. Mason, qui est expert en la matière et qui travaille à titre de consultant pour plusieurs ministères fédéraux, y compris Transports Canada. En réponse à une question précise que je lui ai posée . . . Je lui ai dit: alors vous pensez que l'augmentation du

[Text]

increase in flights or flight movements; the ones we have heard so much about today while you were here? He said that he did not see any at all. I wonder whether you would agree with that, because the following evening, last night, we had other experts with us and they said that they did. Since I am not an expert, maybe you could be the third expert to give us some advice.

Mr. Curtis: That is the sort of question that one could answer in almost any kind of way. I do not think there is any question that increasing the number of flights will have some effect on the local ecology of the area, in a general sense. Probably there are some specific aspects that would be affected by that.

In terms of specific problems for the birds, which I had addressed earlier, I do not see or I cannot forecast any major negative effects. According to the figures I have seen, there will be an increase from 156 to 200,000. We assume those are STOL type aircraft and so on. That is not to say there would not be some effect on the ecology, but I . . .

Mr. Young: This is my last question, Madam Chairman. You seem to have established a good working relationship with local governments, and the question I want to ask you is if—it almost seems certain that this bill is going to be approved. If the bill is approved and there is an increased threat to the ecology on the Island, would you expect to be invited to enter into discussions with municipal governments, Transport Canada, and whoever else is involved, to try and resolve it as amicably as possible?

Mr. Curtis: Yes, I would assume so, particularly if it involved any area that was directly related to our mandate, which is migratory birds.

Mr. Young: Thank you.

Mr. Forrestall: The question I have is similar to the one Mr. Young asked.

• 1835

I have been concerned about birds, and I have always been fascinated by the . . . I do not know what it is about God's magnificent creatures, such as birds, but frequently they are attracted by the presence of alien circumstances. If you take the noise of aircraft away, you may lose the birds. As I have said so many times—and I hate to be pontifical about it—it is a discussion I would like to get into in some depth, because I am interested. My difficulty is that this is not really the forum to get into this kind of a discussion.

But is that a phenomenon you might have noted in your observations—that when you change the habitat, frequently the creature, be it a bird or any other animal, indeed will try to find a similar habitat? I think we heard the other day that they had difficulty with birds nesting right outside the hanger. Apparently they had got used to the natural odours and the aroma and the noise and the activity, and that was natural to them.

Mr. Young: It was one misguided bird, man!

[Translation]

nombre de vols n'aura aucun impact sur le milieu écologique des îles, comme nous l'avons entendu si souvent aujourd'hui, en votre présence? Il m'a répondu qu'il n'y aurait à son avis aucun impact. Je me demande si vous êtes d'accord avec lui, car le lendemain, c'est-à-dire hier soir, d'autres experts nous ont dit le contraire. Comme je ne suis personnellement pas un expert, peut-être que vous pourriez départager les deux autres.

M. Curtis: Ce genre de question peut amener pratiquement n'importe quelle réponse. D'un point de vue général, il ne fait aucun doute que l'augmentation du nombre de vols aura un effet sur l'écosystème de la région. Certains éléments précis seront probablement touchés.

Pour ce qui est des oiseaux, dont j'ai parlé tout à l'heure, je ne pense pas, ou je ne prévois pas, des effets négatifs importants. D'après les chiffres que j'ai vus, les mouvements d'avion passeront de 156 à 200,000. Je présume qu'il s'agira d'un mouvement d'avions ADAC. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura aucune conséquence écologique, mais je . . .

M. Young: C'est ma dernière question, madame la présidente. Vous semblez avoir établi de bons liens de travail avec les administrations locales, et je voudrais vous demander si . . . il est à peu près certain que le projet de loi sera approuvé. S'il est approuvé, et si le péril pour l'écosystème des îles devait augmenter, pensez-vous que vous devriez être invités à participer à des débats avec les administrations locales, Transports Canada, ou toute autre partie concernée, pour essayer de résoudre le problème à l'amiable?

M. Curtis: Oui, je pense que ce devrait être ainsi, surtout si cela concerne un aspect qui ait un lien direct avec notre mandat, c'est-à-dire les oiseaux migrateurs.

M. Young: Merci.

M. Forrestall: Ma question ressemble beaucoup à l'une des questions de M. Young.

Je m'intéresse aux oiseaux, et j'ai toujours été fasciné par le . . . Je ne comprends pas pourquoi, mais souvent les créations magnifiques de Dieu, telles que les oiseaux, sont attirées par les environnements étrangers. Si vous éliminez les bruits des aéronefs, vous perdriez peut-être les oiseaux. Je ne veux pas prêcher, mais comme je l'ai dit souvent, c'est une question que j'aimerais étudier en profondeur, car elle m'intéresse. Mais l'endroit n'est peut-être pas approprié pour entamer une telle discussion.

Vous avez peut-être constaté ce fait, c'est-à-dire qu'une fois que leur habitat est modifié, la créature, qu'elle soit un oiseau ou un animal, essaierait en fait de trouver un habitat semblable. On nous a dit l'autre jour qu'ils ont eu des difficultés avec les oiseaux qui veulent faire leur nid à l'entrée du hangar. Les oiseaux se sont habitués aux odeurs, au bruit, aux activités, et maintenant ils leur semblent normaux.

M. Young: Cette sorte d'oiseau n'avait pas beaucoup de jugement.

[Texte]

Mr. Forrestall: God, he must have been an NDP.

I am sorry. I am hoist on my own pétard.

I am curious. Is that something you might have noted in your work over the years?

Dr. Solomon: Birds spend a lot of their time just making a living, and because of that they tend to exploit any opportunity that comes their way. If you change a piece of environment and inadvertently make it attractive to birds, it does not take them very long to find out it. So they will turn up in numbers that may surprise you.

Mr. Forrestall: But you would almost naturally then say that airports should reject them. Why do they attract them?

Dr. Solomon: No, it is just the other way around. Many birds have natural enemies. When they are on the ground, they like to be in areas where they can see in all directions, so they cannot be surprised. Airports are flat, open areas; so birds in many cases come to airports simply because they are flat, open areas where they feel relatively safe.

Mr. Forrestall: And generally there is grass or . . .

Dr. Solomon: In some cases there may be even greater attractions: insects that live in the grass, or . . .

Mr. Forrestall: Insects.

Dr. Solomon: You can think of all sorts of situations.

Mr. Forrestall: All the things the natural flat grass . . .

Dr. Solomon: Right. Because of that, you may have birds turning up on an area after you create an airport that were not there before you created the airport.

Mr. Forrestall: We have the same trouble on golf courses.

Dr. Solomon: Exactly; for much the same reason.

Mr. Forrestall: They even steal the golf balls. If you ever played in Prince Edward Island, you would have had the experience of them taking up your golf ball, mistaking it for a clam, and dropping it so they could get at it.

Thank you, Doctor. I appreciate your coming.

La présidente: Pas d'autres questions?

Puisqu'on n'a pas notre quorum pour pouvoir continuer l'étude du projet de loi, article par article, je vais devoir lever la séance et nous nous réunirons la prochaine fois dans la semaine du 25 novembre, selon qu'il sera possible de . . . Je ne sais pas si vous partez en voyage ou pas, mais ce sera selon votre disponibilité et celle de M. Caccia et M. Young. On fixera une date qui pourrait convenir à toutes les personnes et on fera l'étude de ce projet de loi-là, à ce moment-là. Oui, monsieur Young.

[Traduction]

M. Forrestall: C'était sans doute un membre du NPD.

Je suis désolé. Je suis pris à mon propre piège.

Je suis curieux. Avez-vous constaté ce fait pendant vos années de travail?

M. Solomon: Les oiseaux passent la plupart de leur temps à travailler pour vivre; et ils ont tendance à exploiter toute possibilité qui arrive. Si vous changez l'environnement, et si vous le faites séduisant pour les oiseaux, même par inadvertance, il ne leur faut pas longtemps avant de le découvrir. Ils vont arriver en quantités surprenantes.

M. Forrestall: Ma première réaction serait de dire que les aéroports les repousseraient. Pourquoi les aéroports les attirent-ils?

M. Solomon: C'est le contraire. La plupart des oiseaux ont des ennemis naturels. Quand les oiseaux sont sur terre, ils aiment pouvoir voir dans toutes les directions, ils n'aiment pas être surpris. Les aéroports sont des superficies plates et ouvertes à tous vents, alors, les oiseaux s'installent souvent près des aéroports car ce sont des zones plates et ouvertes où ils se sentent en sécurité.

M. Forrestall: Normalement, il y a aussi de l'herbe ou . . .

M. Solomon: Des fois il y a d'autres choses attirantes, par exemple les insectes dans l'herbe, ou . . .

M. Forrestall: Les insectes.

M. Solomon: Il y a toutes sortes de facteurs.

M. Forrestall: Toutes les choses que l'herbe fournit . . .

M. Solomon: C'est exact. Après la construction d'un aéroport, on voit souvent des oiseaux qui n'y étaient pas avant son érection.

M. Forrestall: Nous avons les mêmes problèmes sur les terrains de golf.

M. Solomon: C'est exact, et pour presque les mêmes raisons.

M. Forrestall: Ils volent même des balles de golf. Si vous avez jamais joué à l'Île-du-Prince-Édouard, vous les aurez vu saisir votre balle de golf, la prenant pour une palourde, pour la laisser ensuite tomber dans un endroit convenable.

Merci, monsieur. Je vous suis reconnaissant d'être venu.

The Chairman: Are there no other questions?

Since we do not have a quorum to continue the consideration of the bill clause-by-clause, I will have to adjourn the meeting. Our next meeting will be during the week of November 25, depending on whether . . . I do not know whether you are going to be travelling or not, but it will depend on whether you are available and whether Mr. Caccia and Mr. Young are available. We can set a date that will be agreeable to everyone and we will study the bill at that time. Yes, Mr. Young.

• 1840

Mr. Young: Just a question on a document that was circulated to the committee yesterday: There was an indication

M. Young: J'aimerais poser une question sur le document qui a été distribué au Comité hier. Selon ce document, la

[Text]

that the Federation of Ontario Naturalists would meet with us tomorrow afternoon at 3.30. Has that changed?

La présidente: Non, demain il n'y a pas de réunion parce que M. Caccia nous avait demandé de ne pas tenir de réunion, car il doit partir pour assister au congrès libéral.

Mr. Young: Thank you.

The Chairman: I want to thank the witnesses for coming to assist at this meeting.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, could I just crave your indulgence? Mr. Pepler of COPA has posed the question and we do have the witnesses, some of whom are very, very directly involved. Mr. Pepler indeed, of course, has a very active lobby with respect to this question. He has asked that it be posed, and I am quite pleased to do it rhetorically because I think there will be an answer. I believe that the answer, as I have said, lies in the lease. But he has asked the question and if he was in front of us as a witness I am sure he would make some observation or rhetorically ask the same question, perhaps of our second witness particularly, and our good doctor.

If in the future it could be demonstrated that some modern small jet aircraft are actually quieter than some propeller aircraft presently being accepted as operational from the island's point of view and from the noise parameter point of view, what would be your objection to that, presuming only the quietness? But then I would again ask a repeat of the other questions: jets versus birds, the higher speeds, take-off and landing. Could I pose that question very briefly to you?

Mr. Young: It is going to open up a whole number of areas, Michael.

Mr. Forrestall: Well, it was a question Mr. Pepler wanted posed. I am not assuming or presuming anything. It was just that presumably quietness is something that the residents want. As we know, technology has now developed aircraft that are quieter, certainly much quieter even than the DASH-7 and DASH-8, certainly quieter than a Cessna 185 or 285 or whatever the range is nowadays, in terms of getting off the water.

I think it is just a general question. What if we went to jet in the propeller versions; for example, into turbo-prop, which is your problem really?

La présidente: Voulez-vous répondre, monsieur Barton?

Mr. Barton: We considered this, and it was discussed by several people in the building and on the board level of the condominium. Now I have a procedure in front of me for lodging complaints and in fact we will exercise our options under this. You can guarantee that.

If you allow jet aircraft of any type, other than the emergency ones, to come in then we are at the level of enforcement and then we are into deciding which ones are objectionable and the residents would in fact then be doing the policing.

[Translation]

Federation of Ontario Naturalists allait nous rencontrer demain après-midi à 15h30. La réunion est-elle changée?

The Chairman: No, there will be no meeting tomorrow because Mr. Caccia asked us not to hold a meeting because he has to go to the Liberal conference.

M. Young: Merci.

La présidente: J'aimerais remercier les témoins d'être venus cet après-midi.

M. Forrestall: Madame la présidente, je vous demande votre indulgence. M. Pepler de la COPA nous a posé une question et nous avons des témoins qui sont directement impliqués. M. Pepler s'intéresse vivement à cette question. Il nous a demandé de la poser, et je suis content de le faire, car je pense qu'il y aura une réponse. Comme je l'ai dit, je pense que la réponse se trouve dans le bail. Mais il a posé cette question et s'il était témoin, je suis certain qu'il pourrait poser la même question, surtout à notre deuxième témoin, et à M. Solomon.

Si, à l'avenir, il s'avérait que les petits aéronefs à réaction soient moins bruyants que les turbopropulseurs et ces derniers sont actuellement acceptés par les villes du point de vue du fonctionnement et du bruit, auriez-vous des objections contre ces aéronefs à réaction, s'ils étaient vraiment moins bruyants? Ensuite, je reposerais toutes les autres questions; celles des avions à réaction par opposition aux oiseaux, aux vitesses plus élevées, aux décollages et aux atterrissages. Puis-je poser cette question très brièvement?

M. Young: Cela va ouvrir beaucoup d'autres domaines, Michael.

M. Forrestall: C'est la question que M. Pepler voulait faire poser. Je ne tiens rien pour acquis, mais je suppose que les résidents veulent la tranquillité. Comme on le sait, la technologie a permis de concevoir des avions moins bruyants, beaucoup moins bruyants que les DASH-7 et les DASH-8, que les Cessna 185 ou 285, ou quelle que soit la portée de nos jours, surtout quand il s'agit de s'éloigner rapidement d'îles.

C'est une question d'ordre général. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée, c'est-à-dire de remplacer les aéronefs à propulsion par les aéronefs à réaction, surtout dans le cas des turbopropulseurs?

The Chairman: Would you like to answer, Mr. Barton?

M. Barton: Nous avons étudié cette question, et elle a été l'objet de discussions par plusieurs personnes dans l'immeuble, et au niveau de la direction du condominium. Je sais maintenant comment faire des plaintes, et nous allons suivre cette procédure. Vous pouvez compter là-dessus.

Si on permet à n'importe quel type d'aéronefs à réaction d'atterrir sur les îles, sauf dans des cas d'urgence, nous nous retrouverons dans une situation où il nous faudra décider quels avions ne sont pas acceptables, et il appartiendra aux résidents de faire la surveillance.

[Texte]

So, to draw a line, the line is best to stay at no jet aircraft rather than some. We grant that some of the newer ones are very quiet and fine, but then it gets to the point of what ones are offensive and where is that level and how do we police it. That is a grey area between what is quiet and that. I know you can take a decibel meter level and say: Yes, this is over. But then you are setting an arbitrary level where some person may find it objectionable at that level but others may not. So you are making a qualitative judgment then on the residents of the building to make an assessment. You may say that it is within the reading but it is still offensive to them. In all fairness, in some parts you are dealing with hard core technical data and in other parts you are dealing with the emotions of the residents in the building who may look out and see a jet aircraft land. It may be within the level of the reading, but they are hearing something that they would not have paid attention to before, just the fact that it is a jet. That is the position that we have taken. We think if you are going to draw a line, then, draw a line. It is easy to draw a line between jet aircraft and non-jet aircraft, but to draw a line where this jet is okay and this one is not, it is very difficult for us to ascertain.

• 1845

Thank you.

Mr. Forrestall: I do not think there is any question. The lease is very clear. Perhaps, Madam Chairman, the doctor might want to respond in terms of the hazard as opposed to the noise.

Dr. Solomon: There is certainly no question that jet aircraft—I am talking of by-pass jets and all the rest, but aircraft propelled by a turbine engine without a propeller... Axial float turbines are very vulnerable to severe damage if a bird gets into them. There is a lot of data to that effect. So the hazard to the occupants of aircraft involved in a bird strike, an engine strike on a jet engine, are very much greater than on a turbine-powered, propeller-type aircraft. I do not know what...

Mr. Forrestall: Doctor, there is nothing else you could say... that you could elaborate on. That is quite true.

Dr. Solomon: We have...

Mr. Forrestall: The clauses here are more for safety than for noise abatement, which is the only point I think we are trying to make.

Dr. Solomon: Noise actually is part of the problem of bird strikes. Birds know an airplane is coming, because they can hear it. The less noise it makes, the less sound warning they get that something is approaching. The other thing, of course, is that jet aircraft in the conventional sense, land and take off faster than propeller-type aircraft. On landing approach, at least, they are down close to the surface for a longer period, or for a greater distance on approach, than, for instance, a STOL aircraft. It is because of the way they are built. Since most bird strikes occur in the lower levels of the atmosphere, it

[Traduction]

Il faut tracer des limites et, à mon avis, il vaut mieux interdire les aéronefs à réaction. Nous convenons que les nouveaux modèles ne font pas beaucoup de bruit, mais à un moment donné il nous serait nécessaire de dire quels avions ne sont pas acceptables, de fixer le niveau de bruit, et de déterminer la méthode de surveillance. Quant au bruit, il existe une zone grise. Il est vrai que nous pourrions fixer le niveau des décibels, mais il s'agit d'une décision arbitraire, car certains vont trouver le niveau acceptable, et d'autres pas. Disons que vous demandez aux résidents de l'immeuble de faire une évaluation. Vous pouvez fixer un niveau qui ne leur soit pas acceptable. Par souci de justice, dans certaines parties, vous présentez des données techniques alors que dans d'autres, vous mentionnez les émotions des habitants de l'immeuble qui verront peut-être atterrir un avion à réaction. Il se peut que le bruit entendu lors de cet atterrissage soit conforme aux normes, mais les résidents entendent quelque chose qu'ils n'auraient pas remarqué auparavant, du simple fait qu'il s'agit d'un réacté. C'est tout au moins notre position. Nous pensons que s'il faut établir une distinction, alors faisons-le. Il est facile de le faire entre un réacté et un aéronef qui ne l'est pas, mais il nous est très difficile d'établir que tel avion à réaction est acceptable alors que tel autre ne l'est pas.

Merci.

M. Forrestall: Je ne crois pas qu'il y ait de doute à ce sujet car le bail est très clair. Madame la présidente, le témoin voudra peut-être nous parler maintenant des dangers plutôt que du bruit.

M. Solomon: Il ne fait pas de doute que les avions à réaction, c'est-à-dire les aéronefs propulsés grâce à une turbine et qui n'ont pas d'hélice, tant ceux qui passent au-dessus que les autres sont très vulnérables à des dommages très importants si un oiseau est aspiré en-dedans par la turbine axiale. Nous disposons de nombreuses preuves de cela. Les dangers pour les passagers d'un tel avion, dans le cas où un oiseau est aspiré par le moteur, sont donc beaucoup plus élevés que dans le cas où il s'agit d'un avion à hélice à turbopropulsion. Je ne sais pas...

M. Forrestall: Monsieur Solomon, vous ne pouvez rien dire d'autre... Il n'y a rien à ajouter. C'est tout à fait vrai.

M. Solomon: Nous avons...

M. Forrestall: Les dispositions dont nous sommes saisies ici visent davantage à assurer la sécurité qu'à diminuer le bruit, et c'est d'ailleurs à cela que nous voulons en venir.

M. Solomon: Le bruit fait cependant partie du problème que représentent les collisions avec les oiseaux. C'est au bruit qu'ils entendent que les oiseaux reconnaissent l'arrivée d'un avion. En conséquence, moins il y a de bruit, moins ils sont prévenus du rapprochement de l'appareil. Par ailleurs, bien entendu, les avions à réaction atterrissent et décollent plus rapidement que les avions à hélice. Lors de l'atterrissage, ils volent plus longtemps près de la surface, c'est-à-dire sur une plus longue distance que dans le cas d'un appareil ADAC. Cela tient à leur forme. Or étant donné que les collisions avec les oiseaux se

[Text]

means that a jet aircraft is more vulnerable to strikes on approach than a propeller-driven, STOL-type aircraft, because it comes farther in the low altitude.

Mr. Forrestall: The bird population in and around the Island is of sufficient levels, controlled though it well may be, to constitute a very distinct difference between a propeller-driven aircraft and a jet.

Dr. Solomon: Yes, very much so. I was looking at some historic data on bird strikes for the Toronto Island Airport back, as far as my figures go—they start in 1966.

Mr. Forrestall: That was 20 years ago.

Dr. Solomon: There were over 200 strikes in the summer period of 1966 on propeller-driven aircraft, which caused very little damage because of the low speeds of operation. It was said in a report published in June 1967 that it would be very unwise to go into jet traffic there because of the very much increased hazard that would be involved. That was back in the days before commercial passenger carrying aircraft were operating there regularly. It really has not changed.

Mr. Forrestall: Were there any deaths, any fatalities or serious injuries?

Dr. Solomon: No, there were no serious injuries, but quite a few startled pilots.

Mr. Forrestall: I can tell you, sir, it scares you.

Dr. Solomon: There was some damage to aircraft, but of a minor nature, because of the very slow speeds involved. One of the things that is axiomatic in the bird strike business is that at speeds below 50 or 60 knots you do not hit birds. They get out of the way. As the speed goes up above that point, the strike rate goes up.

Mr. Forrestall: Thank you very much, Madam Chairman. I appreciate the doctor's comments very much. Madam chairperson I appreciate . . .

• 1850

La présidente: J'aimerais mentionner que nous avons reçu la lettre de M. Bill Pepler et que nous l'avons faite distribuer à tous les députés. M. Young avait une question à poser.

Mr. Young: I told you your question would stimulate me Mike. The concerns that I have about jet aircraft, unfortunately I do not think we have to concern ourselves too much about them at this time because the operator of City Express has assured us that he is not interested in expanding his present fleet to jet power craft. As it has been pointed out in subsequent discussions I have had with representatives of the City of Toronto they feel the lease itself is fairly secure in terms of protecting the city from jet aircraft at the island. But to go beyond that I think my concern, well it is shared in terms of noise, whether the quietest jets that you could ever find raises some other concerns however.

[Translation]

produisent surtout à basse altitude, cela signifie qu'un réacteur est davantage exposé à ce genre de collision lors des manoeuvres d'approche précédant l'atterrissage qu'un appareil à hélice à décollage et à atterrissage courts étant donné qu'il vole sur une plus longue distance à basse altitude.

M. Forrestall: Bien que leur nombre soit contrôlé, les oiseaux des îles sont suffisamment nombreux pour que cela fasse une différence très sensible selon qu'il y a soit des réactés, soit des appareils à hélice.

M. Solomon: Oui, c'est tout à fait cela. Je regardais des données chronologiques sur les collisions avec oiseaux survenues à l'aéroport des Îles de Toronto, et ce à partir de 1966.

M. Forrestall: C'est donc il y a 20 ans.

M. Solomon: Justement, à l'été de 1966, il y avait eu plus de 200 collisions entre des avions à hélice et des oiseaux, ce qui toutefois avait causé très peu de dommages étant donné la faible vitesse des appareils. Il n'empêche que dans un rapport publié en juin 1967, on avait décidé qu'il ne serait pas prudent de laisser voler les réactés étant donné les dangers plus graves que cela faisait courir. Or cela remonte à une période bien avant celle où le transport des passagers par avions à réaction est devenu chose courante. La situation n'a pas vraiment changé.

M. Forrestall: Y a-t-il eu des décès ou des blessures graves?

M. Solomon: Non, il n'y a eu aucune blessure grave, mais un assez grand nombre de pilotes plutôt saisis et effrayés.

M. Forrestall: Je puis vous assurer, monsieur, que cela est vrai.

M. Solomon: Certains appareils ont été endommagés mais légèrement étant donné les faibles vitesses. Il est sûr et certain que lorsque la vitesse est inférieure à 50 ou 60 noeuds, il n'y a pas de collision avec des oiseaux car ces derniers s'écartent. Plus la vitesse augmente, plus le nombre de collisions est lui aussi à la hausse.

M. Forrestall: Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis très reconnaissant à M. Solomon de ses observations. Madame la présidente, je vous suis reconnaissant . . .

The Chairman: I would like to mention that we have received the letter from Mr. Bill Pepler and that we had it distributed to all the members. Mr. Young had a question.

M. Young: Je vous avais dit que votre question me stimulerait, Mike. À propos des avions à réaction, malheureusement, je ne crois pas que nous ayons à nous en préoccuper beaucoup en ce moment, étant donné que les propriétaires du service *City Express* nous ont assuré qu'ils ne veulent pas ajouter de jets à leur flotte actuelle. Ainsi que cela a été précisé lors des discussions ultérieures que j'ai tenues avec les représentants de la ville de Toronto, ces derniers ont estimé que le bail protège assez bien l'île des vols d'avions à réaction. À part cela, cependant, même si certains jets peuvent être très silencieux, leur présence soulève d'autres préoccupations.

[Texte]

First it would require quite an upgrading of the island airport to accommodate jet aircraft I agree. The second thing is the jet aircraft being much faster than prop driven would increase their attractiveness for commuters in the Windsor-Montreal corridor to use the island airport and of course the operator would be much more interested in introducing that service at an expanded rate. Which in turn would bring tremendous pressures on the core of Toronto to move people and goods and services in and out of that airport it would increase demands for some infrastructure from the mainland to the island airport. It would increase pressure for the completion of the Spadina and Scarborough express routes and the Scarborough expressway in turn would wreck havoc in a big part of my constituency in terms of affordable housing for people. So it raises a whole number of other areas that I do not want to encourage further debate on this particularly Madam Chairperson, but I can tell you this, that if someone were to propose that jet aircraft be introduced on to the island airport they would be in for the fight of their bloody life. That is all I want to say.

La présidente: Merci, Monsieur Caccia.

M. Caccia: Comme vous avez fini avec les témoins, madame la présidente, je me demande si vous me permettriez de poser une question de clarification à M. Stockfish. Très brièvement! Mais après avoir fini avec les témoins, naturellement.

La présidente: Alors, messieurs, nous vous remercions d'être venus témoigner aujourd'hui. Vous pouvez disposer et nous, nous allons continuer la réunion.

Monsieur Caccia, vous pouvez poser votre question.

M. Caccia: Merci, madame la présidente et très brièvement.

Mr. Caccia: Mr. Stockfish, when we discussed matters on October 24, on the question of expropriation, I failed to ask you one question evidently. That is if expropriation were to take place for the purposes of the airport on whose lands would the expropriation take place?

Mr. Mr. Bruce Stockfish (Legal Counsel, Department of Transport): This expropriation could take place on airport lands owned by the city with the consent of the City of Toronto in accordance with section 5, sub 2.

Mr. Caccia: Which would have to be sought or which has all ready been obtained?

Mr. Stockfish: Which would have to be obtained.

Mr. Caccia: Would have to be obtained.

Mr. Stockfish: Expropriation conceivably could be exercised with respect to any land in the vicinity of the airport but only for certain purposes. Those purposes, as you have just mentioned, are restricted to the matters of unobstructed air space for the purposes of landing and taking off as set out in section 4 of the bill. Those purposes are also constrained by the lease agreement which does not allow expansion of the airport site. Therefore it is fair to say that expropriation powers are very

[Traduction]

D'abord, je suis aussi d'avis qu'il faudrait modifier sensiblement l'aéroport pour y accueillir ces avions à réaction. En second lieu, à cause de la plus grande vitesse de ces appareils, leur disponibilité les rendrait beaucoup plus attrayants pour ceux qui font la navette dans le corridor Windsor-Montréal, ce qui inciterait donc le propriétaire du service de l'île à l'étendre bien davantage. Cette demande, à son tour, exercerait des pressions très fortes sur le centre-ville de Toronto, pour qu'il déplace les effectifs et les biens et services depuis et vers cet aéroport, ce qui augmenterait encore la demande de services entre la ville et l'île. Ainsi, par exemple, on réclamerait davantage de terminer les voies rapides de Spadina et Scarborough, et cette dernière entraînerait un véritable chaos dans une partie non négligeable de ma circonscription en éliminant des logements abordables. Cette question en soulève donc toute une autre série, mais je ne tiens pas à ce qu'on en discute davantage, madame la présidente. Je me contenterai de dire que si jamais quelqu'un propose la mise sur pied d'un service aérien avec appareils à réaction depuis l'aéroport de l'île, il aura à livrer la pire bataille de sa vie. C'est tout ce que je tenais à dire.

The Chairman: Thank you, Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Since you have finished hearing witnesses, Madam Chairman, would you allow me to ask for a clarification from Mr. Stockfish. Very briefly, and only after you will have finished hearing the witnesses.

The Chairman: I would then like to thank our witnesses for having appeared before us today. You may leave now, and for our part, we shall continue this meeting.

Mr. Caccia, you can ask your question.

Mr. Caccia: Thank you, Madam Chairman, and I shall be very brief.

M. Caccia: Monsieur Stockfish, lors de notre discussion du 24 octobre portant sur l'expropriation, j'ai négligé de vous poser une question. Il s'agit de savoir quelles terres seraient expropriées dans l'éventualité où l'on exproprierait pour construire l'aéroport.

M. Bruce Stockfish (conseiller juridique, ministère des Transports): L'expropriation pourrait avoir lieu sur les terrains de l'aéroport appartenant à la ville, et ce, avec le consentement de la ville de Toronto, conformément à l'article 5, paragraphe 2.

M. Caccia: Ce consentement a-t-il déjà été obtenu, ou faut-il encore le demander?

M. Stockfish: Il faudrait le demander.

M. Caccia: Il faudrait le demander.

M. Stockfish: On peut penser que l'expropriation peut porter sur n'importe quel terrain avoisinant l'aéroport, mais seulement à certaines fins. Ainsi que vous venez de le mentionner, ces fins se limitent strictement à la nécessité de disposer d'un espace aérien libre pour les besoins de l'atterrissage et du décollage, tel que précisé à l'article 4 du projet de loi. Ces fins sont également limitées par les conditions du bail, qui ne permettent pas un agrandissement du site de l'aéroport. On peut donc dire que les pouvoirs d'expropriation sont très

[Text]

limited by both the provisions of the bill and the provisions of the lease agreement.

Mr. Caccia: The lands that are owned by the City of Toronto for the purposes of possible expropriation at the present time are used for what purpose?

Mr. Stockfish: Are you referring to the lands on the airport site? Those lands are used for the airport operation.

• 1855

Mr. Caccia: No, the ones that would have to be expropriated if necessary. What is their present use? In other words, are there any lands that are owned by sailing clubs or by private owners?

Mr. Stockfish: Some of this information I do not have at hand and would have to investigate further. My understanding is that some of the city land is parkland and harbour-front property used for diverse purposes.

Mr. Caccia: On the island or on the mainland?

Mr. Stockfish: The island, primarily. Of course there is Harbourfront, owned by the federal government; the Harbourfront Corporation, on the mainland.

Mr. Caccia: Would an expansion of the airport possibly require lands on the mainland to provide facilities; in this case lands which are owned by Harbourfront?

Mr. Stockfish: It is unlikely. The expropriation power is very limited. It is very limited. The purpose, as I say, is restricted by the provisions of clause 4, which tie it to aviation safety purposes. It is also restricted by the lease, which restricts expansion. Therefore conceivably the only means by which the expropriation power could be exercised would be for the purposes of an easement, for example, across adjacent property; a right of way. For the purpose of access to a navigational aid, for example, it would be necessary to allow unobstructed access to and from the airport.

Mr. Caccia: And on the mainland for the purposes of establishing parking lots?

Mr. Stockfish: For similar purposes.

Mr. Forrestall: It is only, Mr. Caccia, the adjacent lands; and those presently are all under lease to the City of Toronto itself.

Mr. Stockfish: Clause 5.(1) of the bill ties the exercise of the expropriation power for purposes of "easements, rights or interests pursuant . . ."—that is, it ties the expropriation power to the acquisition of "easements, rights or interests pursuant to paragraph 4(d)".

Now, back on page 2, paragraph 4(d), we are talking about the regulations, which in turn refer back to paragraph 4(c). Those regulations are zoning regulations "for the purpose of providing unobstructed airspace for the landing and taking off

[Translation]

limités, à la fois par les dispositions du projet de loi et celles du bail.

M. Caccia: À quoi servent actuellement les terrains appartenant à la ville de Toronto et pouvant faire l'objet d'une expropriation?

M. Stockfish: Songez-vous aux terrains de l'aéroport? Alors, ils servent à son exploitation.

M. Caccia: Non, ceux qui devraient être expropriés, si nécessaire. J'aimerais cependant savoir ce qu'on en fait présentement. Autrement dit, y a-t-il des terrains qui appartiennent à des clubs de voile ou à des intérêts privés?

M. Stockfish: Je ne dispose pas de certains de ces renseignements, et il faudra donc que je fasse des recherches. Je crois cependant savoir que certains des terrains appartenant à la ville servent de parcs, et ceux qui font face au port servent à diverses fins.

M. Caccia: Sur l'île ou sur le continent?

M. Stockfish: Surtout sur l'île. Bien entendu, il y a le projet Harbourfront, qui appartient au gouvernement fédéral et qui porte le nom de Corporation Harbourfront, mais il est situé sur la terre ferme.

M. Caccia: L'agrandissement de l'aéroport exigerait-il l'annexion des propriétés situées sur la terre ferme pour y construire des installations? Je songe aux terrains appartenant à Harbourfront.

M. Stockfish: C'est très peu probable. Les pouvoirs d'expropriation sont très limités, très limités. Je le répète, ces pouvoirs sont limités de par les dispositions de l'article 4, qui lie cette expropriation aux besoins en matière de sécurité aérienne. Ils sont également limités par le bail du fait des limites imposées à l'agrandissement des installations. En conséquence, la seule raison pour laquelle on pourrait procéder à une expropriation serait par exemple pour obtenir un passage, une voie sur une propriété avoisinante. Ainsi, pour les besoins de l'accès à des mécanismes d'appui à la navigation, il serait nécessaire de disposer d'une voie libre jusqu'à l'aéroport.

M. Caccia: Et sur la terre ferme aux fins de construire des terrains de stationnement?

M. Stockfish: À des fins semblables.

M. Forrestall: Monsieur Caccia, cela ne joue que dans le cas de terrains contigus; or, tous ces derniers sont loués à la ville de Toronto.

M. Stockfish: L'article 5(1) du projet de loi lie les pouvoirs d'expropriation à l'acquisition de «servitudes ou droits visés . . . », c'est-à-dire qu'il lie les pouvoirs d'expropriation à l'acquisition de «servitudes ou droits visés à l'alinéa 4d».

Par ailleurs, à la page 2, au paragraphe 4d), il est question des règlements, qui nous ramènent au paragraphe 4c). Ces derniers cherchent à «assurer à l'aéroport, pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, un champ aérien libre . . . » Il s'agit

[*Texte*]

of aircraft at the Airport... " That is the only means by which the expropriation power can be exercised.

Mr. Caccia: Yes. I thank you very much for that. It would be extremely helpful if you could provide us with a very simple map one of these days indicating which are the lands that could be expropriated if necessary. Is that possible?

Mr. Forrestall: If I might respond, Mr. Caccia, the provision is there in the event there might be a requirement for a form of landing beacon which might aid in navigation towards a safe landing.

Mr. Stockfish: That is put forward just as an example. It is a very hypothetical situation. It is difficult to anticipate just what requirements will be there in the future.

Mr. Forrestall: I am advised by counsel for the Corporation of the City of Toronto that indeed the lands are now leased to the corporation as a principal partner in the lease.

• 1900

Mr. Caccia: I thank the Parliamentary Secretary for that elucidation and I would still ask whether it would be possible to have a very plain, simple map indicating the lands that might have to be expropriated, if necessary. That is all.

Mr. Stockfish: Well, I do not see it as a problem to provide you with a map showing the adjacent properties and the owners of those properties, but I am not sure that we could pinpoint for you just what lines may be targeted for expropriation purposes in the future. That is something I am not sure it would be possible to anticipate at this time.

Mr. Forrestall: I would suspect, Mr. Caccia and Madam Chairperson, that no lands are targeted for expropriation at the present time, nor are there any plans that I am aware of for any such expropriation. Madam Chairperson, if it might assist Mr. Caccia, Mr. Young and others, I do not want nor has he been asked to appear in any way, shape or form at all, but if counsel for the City of Toronto were here, he might be able, because of Mr. Caccia's personal knowledge and Mr. Young's knowledge of the geography, to assist for purposes of this evening. In terms of a map of the island, certainly I am sure we could make that available to you without undue delay.

Mr. Caccia: Thank you.

Mr. Forrestall: It will be up to Madam Chairperson whether she felt that Mr. Murphy might be able to assist us.

Mr. Caccia: Yes, I would like to thank the Parliamentary Secretary for his kind offer and accept it, thank you. And if it cannot be done this evening, it can be done at your convenience via mail or by other means.

The question is the same. It is whether you can provide us with either a map or a description of land that might eventually be required for the purposes of an expanded airport resulting from an expanded number of passengers which would, if their projections are correct, be quadrupled from 44,000 to 200,000 within the next five years.

[*Traduction*]

des seules circonstances où l'on peut recourir au pouvoir d'expropriation.

M. Caccia: Oui. Je vous remercie beaucoup. Il nous serait extrêmement utile que vous nous fournissiez une carte très simple où seraient indiqués les terrains qui risqueraient d'être expropriés le cas échéant. Est-ce possible?

M. Forrestall: Si vous le permettez, j'aimerais répondre. Cette disposition figure dans le projet de loi au cas où il serait nécessaire de construire certaines installations d'appui à la navigation, pour permettre des atterrissages sûrs.

M. Stockfish: Ce n'était qu'un exemple, car il s'agit d'une situation tout à fait hypothétique. Il est difficile de prévoir ce qui sera nécessaire à l'avenir.

M. Forrestall: L'avocat de la municipalité de Toronto me dit à l'instant que les terrains lui sont loués à titre de principal cosignataire du bail.

M. Caccia: Je remercie le secrétaire parlementaire de ses éclaircissements, mais je demanderai quand même s'il ne serait pas possible de nous envoyer une carte très simple où seraient indiquées les terres pouvant faire l'objet d'une expropriation le cas échéant. C'est tout.

M. Stockfish: Eh bien, il n'y a aucune difficulté à ce qu'on vous fournisse une carte indiquant les terrains avoisinants et leurs propriétaires, mais je ne suis pas sûr de pouvoir préciser quels endroits précis pourraient faire l'objet d'une expropriation à l'avenir. Je ne suis pas sûr que l'on soit en mesure de faire cela à l'heure actuelle.

M. Forrestall: Monsieur Caccia et madame la présidente, je suppose qu'aucun terrain particulier n'est visé à des fins d'expropriation à l'heure actuelle, et je ne pense même pas qu'il existe des projets d'expropriation. Madame la présidente, si toutefois cela peut être utile à M. Caccia, à M. Young et à d'autres, bien que l'avocat de la ville de Toronto n'ait pas été appelé à témoigner, s'il était ici, il serait peut-être en mesure de nous préciser ces choses, surtout étant donné les connaissances de MM. Caccia et Young. Cela dit, je suis sûr que nous pourrions vous envoyer une carte de l'île bientôt.

M. Caccia: Merci.

M. Forrestall: Ce sera à madame la présidente de déterminer si M. Murphy peut nous être utile.

M. Caccia: Je tiens à remercier le secrétaire parlementaire de nous avoir aimablement offert ses services, que j'accepte en le remerciant. Si la carte en question ne peut nous être fournie ce soir, lorsque cela vous conviendra, soit par la poste, soit par d'autres moyens.

La question demeure la même. Il s'agit de savoir, grâce à une carte ou à un autre moyen, le nombre et la situation des terrains qu'il faudra peut-être exproprier dans le cas de l'agrandissement de l'aéroport, si jamais la demande du service quadruplait, passant de 44,000 personnes à 200,000 au cours des cinq prochaines années, selon les projections actuelles.

[Text]

Mr. Thomas Murphy (Corporation of the City of Toronto): Well, it seems to me there is a map attached to the lease agreement which shows . . .

Mr. Caccia: On what page?

Mr. T. Murphy: I am trying to find it.

The Acting Chairman (Mr. Young): I do not think there is, Mr. Murphy. In the copy we have that was circulated by the Clerk of the Committee, the map is not attached to it.

Mr. Forrestall: Are you not absolutely aware of the geography?

Mr. Caccia: If a description is given, we would certainly . . . Well, a map would just be fine.

The Acting Chairman (Mr. Young): I think Mr. Caccia is suggesting that if you do not have copies of the map with you at present, it would be fine to circulate it to the committee prior to the next meeting. Is that correct?

Mr. Caccia: Yes.

Mr. Forrestall: Yes, I think we could make it available in time for the next meeting. I had hoped that we might . . . Because counsel for the city has been kind enough to speak to us, I did not think that we perhaps should get into . . . He is not a witness that we have required and it is not requested that he appear. I thought he might just simply answer the other questions with respect to lands and the involvement of the Corporation of the City of Toronto with respect to those lands and any possibility of expropriation. He might be able to shed some light. That was the only thing.

• 1905

Mr. T. Murphy: There is a schedule A attached to it which shows the airport lands and refers to the parts which are owned by the City of Toronto and by the Toronto Harbour Commission which are used as parks. At least there is a signed copy—on schedule A.

The Acting Chairman (Mr. Young): Mr. Murphy, I appreciate that you are working from the copy you have. Unfortunately, the copy that was circulated to the committee did not have those attachments to it.

Mr. T. Murphy: I have forgotten the particular section . . .

The Acting Chairman (Mr. Young): [Inaudible—Editor] . . . to the committee. I am sorry.

Mr. T. Murphy: Well, this map is all divided into parts and it shows the . . .

Mr. Caccia: Circulate it in the next few days and we will be glad to receive it and look at it in our offices.

Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Young): I will turn the Chair back to its rightful owner.

La présidente: Alors c'est tout?

Mr. Caccia: C'est tout, merci madame.

[Translation]

M. Thomas Murphy (municipalité de Toronto): Eh bien, il me semble qu'une carte est annexée au bail et qu'elle indique . . .

M. Caccia: À quelle page?

M. T. Murphy: C'est ce que j'essaie de trouver.

Le président suppléant (M. Young): Je ne crois pas qu'il y en ait, monsieur Murphy. Enfin, dans l'exemplaire qui a été distribué par le greffier du Comité, il n'y a pas de carte en annexe.

M. Forrestall: Ne connaissez-vous pas très bien la géographie du lieu?

M. Caccia: Si on nous le décrit, nous serions certainement . . . Eh bien, une carte serait très appréciée.

Le président suppléant (M. Young): Je crois que M. Caccia essaie de dire que si vous n'avez pas d'exemplaires de la carte en main, ce serait utile d'en faire distribuer au Comité avant la prochaine réunion. C'est bien cela?

M. Caccia: Oui.

M. Forrestall: Oui, je crois que ce serait possible avant la prochaine réunion. J'avais espéré que nous aurions pu peut-être . . . L'avocat de la ville a eu l'amabilité de venir s'entretenir avec nous, et je ne croyais pas que nous devions . . . Il n'avait pas été appelé à témoigner et il n'est donc pas obligé d'être ici. Je pensais seulement qu'il pouvait peut-être être en mesure de répondre aux autres questions ayant trait aux terrains et à la participation de la municipalité de Toronto, ainsi qu'à toute possibilité d'expropriation. Il serait peut-être en mesure de nous éclairer. C'est tout ce que je disais.

M. T. Murphy: Il y a une annexe A, où l'on voit les terrains de l'aéroport et où sont également indiqués ceux qui appartiennent à la ville de Toronto et à la *Toronto Harbour Commission*, et qui servent de parcs. Il existe tout au moins un exemplaire signé de cela à l'annexe A.

Le président suppléant (M. Young): Monsieur Murphy, je crois que vous vous fondez sur l'exemplaire dont vous disposez. Malheureusement, l'autre exemplaire qui a été distribué au Comité ne comportait pas les mêmes annexes.

M. T. Murphy: J'ai oublié dans quelle section précise . . .

Le président suppléant (M. Young): [Inaudible—Éditeur] . . . au Comité, je m'excuse.

M. T. Murphy: Eh bien, cette carte est divisée en parties et elle indique le . . .

M. Caccia: Faites-la distribuer au cours des prochains jours; nous vous en serons reconnaissants et l'examinerons à loisir à nos bureaux.

Merci.

Le président suppléant (M. Young): Je vais maintenant rendre la présidence à qui de droit.

The Chairman: Then, is that all?

Mr. Caccia: That is all, thank you, Madam Chairman.

[*Texte*]

La présidente: Merci monsieur Murphy.

La séance est levée.

[*Traduction*]

The Chairman: Thank you, Mr. Murphy.

This meeting is adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Wildlife Service:

Steve Curtis,
Victor Solomon.

From the Harbour Square Residents:

Ralph Barton.

From the Department of Transport:

John Howard, Director of Policy Planning;
Bruce Stockfish, Legal Counsel.

From the Islands Residents Association:

Peter Freeman.

From the City of Toronto:

Thomas Murphy.

Du Service canadien de la faune:

Steve Curtis;
Victor Solomon.

Des «Harbour Square Residents»:

Ralph Barton.

Du ministère des Transports:

John Howard, directeur, Planification des politiques;
Bruce Stockfish, conseiller juridique.

De «Islands Residents Association»:

Peter Freeman.

De la ville de Toronto:

Thomas Murphy.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Wednesday, December 4, 1985

Chairman: Suzanne Duplessis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mercredi 4 décembre 1985

Président: Suzanne Duplessis

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-76

**An Act respecting the operation of the Toronto
Island Airport by the Toronto Harbour Commis-
sioners**

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-76

**Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles
de Toronto par les commissaires du havre de
Toronto**

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Rapport à la Chambre

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-76

Chairman: Suzanne Duplessis

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-76

Président: Suzanne Duplessis

MEMBERS/MEMBRES

Ross Belsher
Les Benjamin
Charles Caccia
Dennis H. Cochrane
Gerald Comeau
Jack Ellis
Marc Ferland
Mike Forrestall
Girve Fretz
Darryl Gray

Elliott Hardey
Robert Hicks
Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais
Fernand Ladouceur
Sergio Marchi
J. Patrick Nowlan
Brian Tobin
Barry Turner
Neil Young

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 70(6)(b)

On Thursday, November 7, 1985:

Darryl Gray replaced Al Girard;
Robert Hicks replaced Bill Attewell.

On Wednesday, December 4, 1985:

Louis Plamondon replaced Robert Horner;
Guy St-Julien replaced Lise Bourgault;
Gerald Comeau replaced Gordon Taylor;
Fernand Ladouceur replaced Joe Reid;
Marc Ferland replaced Terry Clifford;
Barry Turner replaced Vincent Dantzer;
Girve Fretz replaced Louis Plamondon;
Morrissey Johnson replaced Guy St-Julien.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le jeudi 7 novembre 1985:

Darryl Gray remplace Al Girard;
Robert Hicks remplace Bill Attewell.

Le mercredi 4 décembre 1985:

Louis Plamondon remplace Robert Horner;
Guy St-Julien remplace Lise Bourgault;
Gerald Comeau remplace Gordon Taylor;
Fernand Ladouceur remplace Joe Reid;
Marc Ferland remplace Terry Clifford;
Barry Turner remplace Vincent Dantzer;
Girve Fretz remplace Louis Plamondon;
Morrissey Johnson remplace Guy St-Julien.

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, December 5, 1985

The Legislative Committee on Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Friday, October 4, 1985, your Committee has considered Bill C-76 and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out line 20 on page 1 and substitute the following:

““operate” includes develop, equip,”

Clause 3

Strike out lines 21 to 26 on page 2 and substitute the following:

“3.1 The exercise by the Commissioners of any power conferred on the Commissioners by any of sections 4 to 7 is subject to any agreement entered into by the Commissioners.”

Clause 5

Strike out line 17 on page 3 and substitute the following:

“filed as No. 117247 in the Legal Registry”

Clause 7

Strike out lines 31 and 32 on page 3 and substitute the following:

“7. Without restricting the generality of section 6, the Commissioners shall, in accordance with the terms of any agreement entered into by them, and where there is no such agreement, may, in a”

Strike out lines 45 to 49 on page 3 and lines 1 to 14 on page 4 and substitute the following:

“taking off.”

Clause 10

Strike out lines 38 and 39 on page 4 and substitute the following:

“Council upon the recommendation of The Board of Trade of Metropolitan Toronto.”

Add immediately after line 2 on page 5, the following:

“(2) Paragraph (i) of subsection (1) of section 21 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

“(i) To impose, upon summary conviction, a fine not exceeding twenty-five thousand dollars, in respect of the violation of any of the provisions of this Act or the by-laws of the Corporation;”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-76, as amended, for use of the House of Commons at the report stage.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 5 décembre 1985

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi le vendredi 4 octobre 1985, votre Comité a étudié le projet de loi C-76 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Retrancher la ligne 17, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«l'aménagement, l'équipement,»

Article 3

Retrancher les lignes 14 à 17, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«3.1 L'exercice par les commissaires des pouvoirs que leur confèrent les articles 4 à 7 est assujéti à tout accord conclu par eux.»

Article 5

Retrancher la ligne 15, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«sous le numéro 117247 au Bureau de l'Enre-»

Article 7

Retrancher les lignes 28 et 29, à la page 3 et les remplacer par ce qui suit:

«7. Dans le cadre de l'article 6, les commissaires doivent, conformément aux modalités de tout accord conclu par eux, ou, en l'absence d'un tel accord, peuvent, selon les modalités et;»

Retrancher les lignes 42 à 46, à la page 3, et les lignes 1 à 10, à la page 4.

Article 10

Retrancher la ligne 33, à la page 4 et la remplacer par ce qui suit:

«de The Board of Trade of Metropolitan Toronto.»

Ajouter immédiatement après la ligne 3, à la page 5, ce qui suit:

«(2) L'alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 21 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«i) L'imposition, sur déclaration sommaire de culpabilité, pour la violation de la présente loi ou des règlements de la Corporation d'une peine d'au plus vingt-cinq mille dollars;»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-76, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos.1 to 5 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 1 à 5 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

SUZANNE DUPLESSIS,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, DECEMBER 4, 1985
(7)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-76 met at 6:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Suzanne Duplessis, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Gerald Comeau, Marc Ferland, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Morrissey Johnson, J. Patrick Nowlan, Brian Tobin, Barry Turner and Neil Young.

Witness: From the Department of Transport: Bruce Stockfish, Legal Counsel.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, October 4, 1985 relating to Bill C-76, An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 10, 1985, Issue No. 1*).

The witness answered questions.

On motion of Neil Young, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses who were invited to appear before the Committee during its study of Bill C-76.

On motion of Neil Young, it was agreed,—That Mr. Red Mason be paid a per diem allowance in accordance with the levels established by the Speaker of the House.

The Chairman called Clause 1.

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

On motion of Mike Forrestall, it was agreed,—That Clause 2 be amended by striking out line 20, on page 1, and substituting the following:

“operate” includes develop, equip,”

Clause 2, as amended, carried.

On Clause 3

Brian Tobin moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 26, on page 2, and substituting the following:

“ment of Canada referred to in subsection (1), and for more certainty subject to the terms and conditions of the Lease Agreement entered into on June 30, 1983 by the Corporation of the City of Toronto, the Toronto Harbour Commissioners and Her Majesty in right of Canada and filed as No. 117246 in the Legal Registry Office, Department of Transport, Ottawa.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on division.

On motion of Mike Forrestall, it was agreed,—That Clause 3 be amended by striking out lines 21 to 26, on page 2, and substituting the following:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 4 DÉCEMBRE 1985
(7)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-76 se réunit, ce jour à 18 h 10, sous la présidence de Suzanne Duplessis, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Gerald Comeau, Marc Ferland, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Morrissey Johnson, J. Patrick Nowlan, Brian Tobin, Barry Turner, Neil Young.

Témoin: Du ministère des Transports: Bruce Stockfish, conseiller juridique.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: Jacques Rousseau, chargé de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 4 octobre 1985 relatif au projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto (*Voir Procès-verbaux du jeudi 10 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Le témoin répond aux questions.

Sur motion de Neil Young, *il est convenu*,—Que les témoins invités à comparaître devant le Comité au cours de l'étude du projet de loi C-76 soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

Sur motion de Neil Young, *il est convenu*,—Que M. Red Mason reçoive une indemnité journalière de subsistance conforme aux barèmes établis par le Président de la Chambre.

Le président met en délibération l'article 1.

L'article 1 est réservé.

Article 2

Sur motion de Mike Forrestall, *il est convenu*,—Que l'article 2 soit modifié en substituant à la ligne 17, page 1, ce qui suit:

«l'aménagement, l'équipement,»

L'article 2, ainsi modifié, est adopté.

Article 3

Brian Tobin propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant à la ligne 17, page 2, ce qui suit:

«au paragraphe (1), et pour plus de certitude, aux conditions énumérées dans le bail signé, le 30 juin 1983, par la Corporation de la ville de Toronto, les commissaires du havres de Toronto et Sa Majesté du chef du Canada, document portant le numéro 117246 au Bureau de l'Enregistrement du ministère des Transports, à Ottawa.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Sur motion de Mike Forrestall, *il est convenu*,—Que l'article 3 soit modifié en substituant aux lignes 14 à 17, page 2, ce qui suit:

"3.1 The exercise by the Commissioners of any power conferred on the Commissioners by any of sections 4 to 7 is subject to any agreement entered into by the Commissioners.

Clause 3, as amended, carried.

On Clause 4

Brian Tobin moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 35, on page 2, and substituting the following:

"(c) subject to the respect of the right of access of island residents across Island Airport land, to enforce regulations made by the"

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on division.

Clause 4 carried.

On Clause 5

On motion of Mike Forrestall, it was agreed,—That Clause 5 be amended by striking out line 17, on page 3, and substituting the following:

"filed as No. 117247 in the Legal Registry"

Clause 5, as amended, carried.

Clause 6 carried.

On Clause 7

On motion of Mike Forrestall, it was agreed,—That Clause 7 be amended by: (a) striking out lines 31 and 32, on page 3, and substituting the following:

"7. Without restricting the generality of section 6, the Commissioners shall, in accordance with the terms of any agreement entered into by them, and where there is no such agreement, may, in a"

(b) striking out lines 45 to 49, on page 3, and lines 1 to 14, on page 4, and substituting the following:

"taking off."

Clause 7, as amended, carried.

Clauses 8 and 9 carried.

On Clause 10

On motion of Mike Forrestall, it was agreed,—That Clause 10 be amended by striking out lines 38 and 39, on page 4, and substituting the following:

"Council upon the recommendation of The Board of Trade of Metropolitan Toronto."

On motion of Mike Forrestall, it was agreed,—That Clause 10, as amended, be further amended by adding immediately after line 2, on page 5, the following:

"(2) Paragraph (i) of subsection (1) of section 21 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

"(i) To impose, upon summary conviction, a fine not exceeding twenty-five thousand dollars, in respect of the violation of any of the provisions of this Act or the by-laws of the Corporation;"

Clause 10, as amended, carried.

Clauses 11 and 12 carried.

"3.1 L'exercice par les commissaires des pouvoirs que leur confèrent les articles 4 à 7 est assujéti à tout accord conclu par eux."

L'article 3, ainsi modifié, est adopté.

Article 4

Brian Tobin propose,—Que l'article 4 soit modifié en substituant à la ligne 26, page 2, ce qui suit:

"c) sous réserve du libre accès qu'ont les habitants des îles de Toronto à tous les terrains de l'aéroport, faire observer les règlements pris par le"

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 4 est adopté.

Article 5

Sur motion de Mike Forrestall, *il est convenu*,—Que l'article 5 soit modifié en substituant à la ligne 15, page 3, ce qui suit:

"sous le numéro 117247 au Bureau de l'Enre-"

L'article 5, ainsi modifié, est adopté.

L'article 6 est adopté.

Article 7

Sur motion de Mike Forrestall, *il est convenu*,—Que l'article 7 soit modifié: a) en substituant aux lignes 28 et 29, page 3, ce qui suit:

"7. Dans le cadre de l'article 6, les commissaires doivent, conformément aux modalités de tout accord conclu par eux, ou, en l'absence d'un tel accord, peuvent, selon les modalités et"

b) en retranchant les lignes 42 à 46, page 3, et les lignes 1 à 10, page 4.

L'article 7, ainsi modifié, est adopté.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Article 10

Sur motion de Mike Forrestall, *il est convenu*,—Que l'article 10 soit modifié en substituant à la ligne 33, page 4, ce qui suit:

"de The Board of Trade of Metropolitan Toronto."

Sur motion de Mike Forrestall, *il est convenu*,—Que l'article 10 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 5, ce qui suit:

"(2) L'alinéa (i) de l'article 21 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

"(i) L'imposition, sur déclaration sommaire de culpabilité, pour la violation de la présente loi ou des règlements de la Corporation d'une peine d'au plus vingt-cinq mille dollars;"

L'article 10, ainsi modifié, est adopté.

Les articles 11 et 12 sont adoptés.

Clause 1 carried.

The Title carried.

Bill C-76, as amended, carried.

ORDERED.—That Bill C-76, as amended, be reprinted for the use of the House of Commons at report stage.

ORDERED.—That the Chairman report Bill C-76, as amended, to the House.

At 7:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi C-76, sous sa forme modifiée, est adopté.

IL EST ORDONNÉ.—Que le projet de loi C-76, sous sa forme modifiée, soit réimprimé à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

IL EST ORDONNÉ.—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi C-76.

A 19 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, December 4, 1985

• 1809

La présidente: Bonsoir et bienvenue messieurs. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto.

Avant de commencer l'étude de ce projet de loi, article par article, M. Young a des propositions à faire.

Mr. Young: Thank you, Madam Chairman, I would like to move that reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses who are invited to appear before the committee during a study of Bill C-76. I believe this is just a housekeeping item the committee had already agreed to.

La motion est adoptée.

La présidente: Votre autre proposition, monsieur Young.

• 1810

Mr. Young: I move that Mr. Red Mason be paid a per diem allowance in accordance with the levels established by the Speaker of the House.

La motion est adoptée.

L'article 1 est réservé.

L'article 2—*Définitions*

La présidente: J'ai reçu ici une motion. C'est un amendement du gouvernement, proposé par monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, if it pleases me, I move an amendment to the bill presently in front of us that subclause 2.(1) of Bill C-76 be amended by striking out line 20 on page 1 and substituting the following:

"operate" includes develop, equip,

La motion est adoptée.

L'article 2 est adopté, tel que modifié.

L'article 3—*Pouvoirs et juridiction*

La présidente: J'ai reçu deux propositions, une de M. Tobin et une aussi du gouvernement. Je suggère que M. Tobin présente la sienne, d'abord; étant donné que les sujets sont les mêmes on peut peut-être en discuter avant d'en venir à une entente.

Monsieur Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Madam Chairman. The Chair and members will note that Mr. Caccia, who has been quite active in this legislative committee and very much wanted to be here for clause by clause, is in Geneva attending a very important environmental conference. He has asked me to come in his place.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 4 décembre 1985

The Chairman: Good evening and welcome, gentlemen. We are resuming consideration of Bill C-76, an Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners.

Before we begin clause-by-clause study of the bill, Mr. Young has some motions to introduce.

M. Young: Merci, madame la présidente, je propose que les témoins invités à comparaître devant le Comité pendant l'étude du projet de loi C-76 soient remboursés des frais de déplacements et de séjour jugés raisonnables. Je pense qu'il s'agit simplement d'un détail dont le Comité avait déjà convenu.

Motion agreed to

The Chairman: You may move your second motion, Mr. Young.

M. Young: Je propose que l'on verse une indemnité journalière à M. Red Mason selon les barèmes établis par le président de la Chambre des communes.

The motion is carried.

Clause 1 is reserved.

Clause 2—*Definitions*

The Chairman: I have a motion here. It is a government amendment moved by Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Madame la présidente, si vous le voulez bien, je propose que le paragraphe 2(1) du projet de loi C-76 soit modifié par substitution à la ligne 17, page 1, de ce qui suit:

«L'aménagement, l'équipement,»

The motion is carried.

Clause 2, as amended, is carried.

Clause 3—*Jurisdiction and Powers*

The Chairman: I have two motions, one from Mr. Tobin and one from the government. I suggest that Mr. Tobin present his motion first; as both motions are on the same topic, perhaps we can discuss them before we come to an agreement.

Mr. Tobin.

M. Tobin: Merci, madame la présidente. J'aimerais dire à la présidente et aux députés que M. Caccia, qui a été très actif au sein de ce comité législatif et qui était très désireux d'être présent pour l'étude du bill article par article, est à Genève où il participe à une conférence très importante sur l'environnement. Il m'a demandé de le suppléer.

[Texte]

I have not been active on Bill C-76. This is my first meeting. I have been away with Mr. Nowlan and other members of the committee studying the *Freedom to Move* paper across the country on the road. But I have agreed to come on Mr. Caccia's behalf.

There are two amendments I want to put on his behalf today—one on clause 3 and one on clause 4. Under clause 3.(3), I want to move, on behalf of Mr. Caccia, that Bill C-76 be amended in clause 3.(3) by striking out lines 21 to 26 on page 2 and substituting the following:

3.(3) The exercise by the Commissioners of any power conferred on the Commissioners by any of sections 4 to 7 is subject to the terms and conditions of any agreement between the Commissioners and the Government of Canada referred to in subsection (1)

this is the amendment:

and for more certainty subject to the terms and conditions of the lease arrangement entered into on June 30, 1983 by the Corporation of the City of Toronto, the Toronto Harbour Commissioners and Her Majesty in Right of Canada and filed as No. 117246 in the Legal Registry Office, Department of Transport, Ottawa.

Briefly, Madam Caccia, the reason for this amendment, proposed by Mr. Caccia...

• 1815

Mr. Forrestall: On a point of order, Madam Chairman, I might move formally the corresponding amendment we would propose so that it will be properly in front of us and so we can discuss both of them at the same time.

Mr. Tobin: Please do.

Mr. Johnson: Madam Chairman, I would like for Mr. Tobin, just for the benefit... what I heard was: "striking out lines 21 to 26". I am sure he did not mean that. I am sure he meant...

Mr. Forrestall: Where?

Mr. Johnson: The amendment says "by striking out line 26 on page 2", but Mr. Tobin said lines 21 to 26.

Mr. Forrestall: Including 26.

An hon. member: No.

Mr. Forrestall: No?

Mr. Nowlan: I should have moved the first one, and then Mr. Tobin would have amended it. That is what should have happened, Madam Chairman. Obviously, the one Captain Morrissey refers to... Mr. Tobin referred to it in his amendment. That should have been handled first, and then Mr. Tobin move it as an amendment. You cannot have two of them before you at the same time.

Mr. Forrestall: For the purposes of discussion, I think we should...

Mr. Nowlan: We do not want to waste much time discussing.

[Traduction]

Je n'ai pas travaillé à l'étude du projet de loi C-76. C'est la première fois que je suis présent à une réunion de ce Comité. J'étais en déplacement à travers le pays avec M. Nowlan et d'autres membres du Comité, pour étudier le document «*Aller sans entraves*». Mais j'ai accepté de siéger ce soir au nom de M. Caccia.

J'ai deux modifications à proposer en son nom aujourd'hui, l'une à l'article 3 et l'autre à l'article 4. Je propose que le paragraphe 3(3) du projet de loi C-76 soit modifié par substitution aux lignes 14 à 17, page 2, de ce qui suit:

3.(3) L'exercice par les commissaires des pouvoirs que leur confère l'un ou l'autre des articles 4 à 7 est assujéti aux conditions d'un accord prévu au paragraphe (1).

Voici la modification proposée:

Et plus précisément il est assujéti aux conditions du bail conclu le 30 juin 1983 entre la ville de Toronto, les commissaires du havre de Toronto et Sa Majesté du chef du Canada, et enregistré sous le numéro 117246 au bureau de l'enregistrement du ministère des Transports à Ottawa.

Brièvement, madame la présidente, si M. Caccia propose cet amendement...

M. Forrestall: Rappel au Règlement, madame la présidente. Permettez-moi de présenter explicitement l'amendement correspondant que nous proposons pour que nous puissions discuter des deux en même temps.

M. Tobin: Je vous en prie.

M. Johnson: Madame la présidente, j'ai entendu M. Tobin dire: en supprimant les lignes 14 à 17. Je suis sûr que ce n'est pas ce qu'il voulait dire. Je suis sûr qu'il voulait...

M. Forrestall: Où?

M. Johnson: L'amendement précise: en supprimant la ligne 17 page 2, mais M. Tobin a dit les lignes 14 à 17.

M. Forrestall: Y compris la ligne 17.

Une voix: Non.

M. Forrestall: Non?

M. Nowlan: J'aurais dû présenter le premier amendement et M. Tobin l'aurait ensuite modifié. C'est ainsi qu'il aurait fallu procéder, madame la présidente. De toute évidence, l'amendement auquel fait allusion le capitaine Morrissey... L'amendement de M. Tobin en fait mention. Nous aurions dû présenter cet amendement en premier et M. Tobin aurait ensuite présenté le sien. Deux amendements ne peuvent pas être examinés en même temps.

M. Forrestall: Dans le but de favoriser la discussion, je crois que nous devrions...

M. Nowlan: On ne veut pas perdre trop de temps à discuter.

[Text]

Mr. Forrestall: All right.

Mr. Tobin: Mr. Johnson, I thank you for pointing that out. Mr. Nowlan, of course, is correct.

La présidente: Si l'amendement de M. Forrestall est adopté, celui de M. Tobin...

Mr. Forrestall: All right, then. Let us deal with them separately. We will have Mr. Tobin's amendment.

Mr. Tobin: Madam Chairman, I stand corrected and acknowledge Mr. Johnson's point. As a matter of fact, we can simply strike out line 26 and add the amended part of the amendment, I propose, or else amend the whole thing. Either way, the result is the same. What is happening is that two different pieces of paper are floating around, Mr. Johnson.

Mr. Forrestall: We understand the point of your...

Mr. Tobin: Madam Chairman, from a procedural point of view, am I to proceed with this amendment, or are we going to have Mr. Forrestall put the government's amendment first? I am seeking your advice.

Mr. Nowlan: Obviously, the government's amendment has to go first, because you are amending that. Let us get it on the table. Mr. Forrestall's amendment, Madam Chairman, has to go first. Otherwise you will get...

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, I delete the entire clause, and I replace it by way...

La présidente: J'ai dit qu'on devait déposer les deux amendements en même temps pour qu'on puisse en discuter avant qu'on les propose.

Monsieur Forrestall.

Mr. Nowlan: You will get yourself into a lot of major wrangles if you have the two amendments in the same motion instead of one after the other. Anyway, let us move on.

Mr. Forrestall: Is it your wish, Madam Chairperson, that I present the amendment? I move that subclause 3.(3) of Bill C-76 be amended by striking out lines 21 to 26 on page 2 of said bill and substituting the following:

3.1 The exercise, by the Commissioners, of any power conferred on the Commissioners by any of sections 4 to 7, is subject to any agreement entered into by the Commissioners.

Madam Chairman, perhaps I might say, because it might expedite things for Mr. Tobin, that in a little bit more precise terms this does in fact satisfy the concerns of Mr. Caccia and, I am sure, concerns expressed by Mr. Young and other members of this committee during our hearings a week or so ago.

Mr. Nowlan: If that is so, Madam Chairman, after Mr. Tobin has a chance to reflect on it, perhaps then he would withdraw his intended amendment so that we can move on to the next clause.

[Translation]

M. Forrestall: Bien.

M. Tobin: Monsieur Johnson, je vous remercie de me l'avoir dit. M. Nowlan a évidemment raison.

The Chairman: If Mr. Forrestall's amendment is carried, the one moved by Mr. Tobin...

M. Forrestall: Très bien. Examinons-les séparément. Commençons par l'amendement de M. Tobin.

M. Tobin: Madame la présidente, j'ai effectivement fait une erreur et je remercie M. Johnson de me l'avoir fait remarqué. D'ailleurs, nous pouvons tout simplement supprimer la ligne 17 et y ajouter ce que je propose comme amendement ou alors modifier l'article tout entier. Ce qui s'est produit en fait, monsieur Johnson, c'est que deux feuilles de papier différentes circulent.

M. Forrestall: Nous comprenons ce que vous...

M. Tobin: Madame la présidente, qu'elle est la procédure à suivre? Dois-je présenter cet amendement ou M. Forrestall entend-il présenter le sien d'abord? Je vous demande conseil.

M. Nowlan: Il est évident que l'amendement du gouvernement doit être présenté en premier car vous entendez modifier cet amendement. Qu'on le présente. Madame la présidente, l'amendement de M. Forrestall doit être présenté en premier. Sinon vous...

M. Forrestall: Madame la présidente, cette article est supprimé dans son intégralité et remplacée par...

The Chairman: I said that both amendments should be tabled at the same time so that we can discuss them before they are moved.

Mr. Forrestall.

M. Nowlan: Vous allez au devant de gros ennuis si vous demandez à ce que les deux amendements portant sur le même article soient présentés et non pas l'un après l'autre. De toute façon, allons-y.

M. Forrestall: Madame la présidente, désirez-vous que je présente cet amendement? Je propose que le paragraphe 3(3) du projet de la loi C-76 soit modifié par substitution, aux lignes 14 à 17, page 2, de ce qui suit:

3.1 L'exercice par les commissaires des pouvoirs que leur confèrent les article 4 à 7 est assujéti à tout accord conclu par eux.

Madame la présidente, je dirais, pour la gouverne de M. Tobin, que cet amendement, plus précis que le sien, répond de fait aux préoccupations exprimées par M. Caccia et, j'en suis sûr, à celles de M. Young et des autres membres de ce Comité lors de nos audiences de il y a une semaine.

M. Nowlan: Dans ce cas, madame la présidente, après que M. Tobin aura eu le loisir d'y réfléchir, peut-être pourrions-nous lui demander de retirer son amendement pour que nous puissions passer à l'article suivant.

[Texte]

[Traduction]

• 1820

Mr. Tobin: Madam Chairman . . .

Mr. Nowlan: He may not know, because he did discuss his difficulties.

La présidente: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Tobin?

Mr. Tobin: Yes, Madam Chairman, I would like to be clear on one thing. The purpose of Mr. Caccia's amendment was to ensure that the powers of the commissioners would be subject to the agreement that was entered into in June 30, 1983, by the Corporation of the City of Toronto, the Toronto Harbour Commissioners and Her Majesty, filed as 117246. If the government amendment proposed by Mr. Forrestall guarantees us that this is the case, then we would of course accept the government amendment, because the government amendment would satisfy our concerns.

When I read—and I would ask for some clarification—that the power conferred on the commissioners by any of the sections 4 to 7 is subject to any agreement entered into by the commissioners, I have some concern. Perhaps, Mr. Forrestall could answer my question that the definition of "any agreement" may mean subject to other agreements, currently not envisaged or contemplated, that in fact may be in conflict with the agreement currently in place between the Government of Canada, the Corporation of the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners.

I guess what I am saying to Mr. Forrestall is that the purpose of Mr. Caccia's amendment is to ensure the agreement that is currently in place is respected and that no powers be exercised that would abrogate the current agreement in place.

Mr. Forrestall, in your amendment—and I make this point by way of asking for more information—what I read is that the power of the commissioners be subject to "any agreement"—any agreement whatsoever, current agreement or future agreement—entered into by the commissioners. I would ask the question: What is prohibiting the commissioners at some future point and date from entering into agreements which may differ from the current agreements in place with the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners—agreements which may be in conflict with the guidelines currently laid down, therefore allowing the commissioners, by way of your amendment, if you want the government to abrogate the commitments it already has both to the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners?

I am sure that the intention of your amendment is the same as ours. I am not sure whether you do not leave the door open with your amendment. If we are both seeking to achieve the same thing, then Mr. Caccia's amendment—and I think this is what members want to achieve—certainly closes the door and ensures that the current agreement is respected at all times, both present and future.

Mr. Forrestall: Madam Chairman, I am quite pleased to give this assurance. In fact, the amendment which we offer to the present bill reflects the views of other members of the

M. Tobin: Madame la présidente . . .

M. Nowlan: Il ne le sait peut-être pas, parce qu'il avait bien discuté du souci qu'il avait.

The Chairman: Would you like to add anything, Mr. Tobin?

M. Tobin: Oui, madame la présidente, je voudrais une précision. M. Caccia a présenté cet amendement dans le but de s'assurer que les pouvoirs des commissaires seraient assujettis à l'accord conclu le 30 juin 1983 entre la ville de Toronto, les commissaires du Havre de Toronto et Sa Majesté enregistré sous le numéro 17246. Si l'amendement du gouvernement présenté par M. Forrestall revient à dire la même chose, nous serions évidemment prêts à accepter cet amendement, car il répondrait aux inquiétudes que nous avions exprimées.

Lorsque je lis, et je demanderais une précision là-dessus, que l'exercice par les commissaires des pouvoirs que leur confèrent les articles 4 à 7 est assujéti à tout accord conclu par eux, je me pose certaines questions. Ce que je crains, et M. Forrestall pourra peut-être répondre à ma question, c'est que la définition de «tout accord» ne comprenne d'autres accords, dont la conclusion n'est pas envisagée pour l'instant, qui pourraient contrevenir à l'accord actuellement en vigueur et qui lient le gouvernement du Canada, la ville de Toronto et les commissaires du Havre de Toronto.

Ce que j'essaie de faire comprendre à M. Forrestall, c'est que M. Caccia a présenté cet amendement dans le but de s'assurer que l'accord actuel sera respecté et qu'aucun pouvoir accordé au commissaire ne pourra abroger cet accord.

Monsieur Forrestall, si je comprends bien l'amendement que vous avez proposé, et je vous demanderais de me l'expliquer davantage, vous dites que l'exercice des pouvoirs des commissaires est assujéti à «tout accord», actuel ou futur, conclu par ces commissaires. Alors je vous pose la question suivante: qu'est-ce qui empêcherait les commissaires à conclure à l'avenir des accords qui pourraient contrevenir aux accords actuellement en vigueur entre la ville de Toronto et les commissaires du Havre de Toronto, accords qui seraient en contradiction avec les directives énoncées, permettant ainsi aux commissaires, si votre amendement est adopté, de ne pas respecter les engagements pris tant envers la ville de Toronto et les commissaires du Havre de Toronto?

Je suis sûr que le but recherché par votre amendement est le même que le nôtre. Mais je ne suis pas sûr que votre amendement ne laisse pas la porte ouverte. Si nous cherchons tous deux à atteindre le même but, l'amendement de M. Caccia, et je crois que c'est ce que veulent les députés, ferme la porte et veille à ce que l'accord actuel soit respecté en tout temps, tant maintenant qu'à l'avenir.

M. Forrestall: Madame la présidente, je suis tout à fait disposé à donner cette garantie à M. Tobin. En fait, l'amendement que nous proposons au projet de loi traduit le point de

[Text]

committee that were shared by Mr. Caccia, and indeed vigorously argued by him. They are the result of an understanding of what he was concerned about. In fact, they do go even a little bit further.

Mr. Caccia's concern was—and I will answer your question in this way—that a contract or an agreement entered into is in fact by being upon the parties that are there. Mr. Caccia's concern had to do with, as you will know, Mr. Tobin, a concern he had about which agreement took precedence. What we have attempted to do is to entertain the notion, through this amendment, that in fact the exercise by the commissioners of any power conferred on the commissioners by any of the clauses 4 to 7 is subject to any or all agreements entered into by the commissioners.

What I am doing is indicating to you that no matter what happens under whatever circumstances, the commissioners shall not have any authority to act outside in this case of the lease. The lease is a binding agreement and will be adhered to by all the parties concerned.

• 1825

Mr. Tobin: Madam Chairman, not to prolong the discussion... I do not know if we have some drafting experts in the room—I do not have one with me—but having been through clause by clause in a few bills, my concern is that the wording 'any power conferred on the Commissioners by any of sections 4 to 7 is subject to any agreement' in my mind at least leaves open if not the intent then the possibility, theoretically, of having a conflict arise out of the provisions of the current agreement that is now in place—sorry, I am asking the drafters; this may not reflect your administration, it may reflect, God knows, the Libertarian Party in the year 2020—and provisions of a future agreement that may be signed because of the way this thing is worded.

I am asking if potentially—I am not asking if that is the intention of the government because I do not think it is, but I am asking, because I know we want the same things, if potentially—given the way this is technically drafted, my concern might be realized? I wonder if we could have a technical answer versus an opinion.

The Chairman: Mr. Stockfish.

Mr. Bruce Stockfish (Legal Counsel, Department of Transport): Madam Chairman, what the motion put forward by Mr. Tobin does is specifically address the lease agreement. The context in which the motion is found is in clause 3. However, clause 3 deals with another type of agreement. It deals with the agreement as set out in subsection 3.(1). This may be termed a management agreement to be entered into between the Harbour Commissioners and the Government of Canada. This is something quite different from the lease agreement. If the intent of both Mr. Tobin's amendment and the government's motion to amend is to have the powers of the bill subject to the lease agreement then as it stands, it is not covered.

[Translation]

vue des autres membres du Comité et celui de M. Caccia qui l'a vigoureusement défendu. Cet amendement répond aux préoccupations qu'il a exprimées et va même un peu plus loin.

M. Caccia craignait que tout contrat intervenu ou accord conclu ne lie les parties en cause. Comme vous le savez, monsieur Tobin, il s'inquiétait de savoir quel accord l'emportait sur l'autre. En introduisant le présent amendement, nous faisons valoir en fait que l'exercice, par les commissaires, des pouvoirs que leur confèrent les articles 4 à 7 est assujéti à tout accord conclu par eux.

Je vous dis donc que, quelles que soient les circonstances, les commissaires ne pourront déroger aux dispositions du bail. Ce bail a force exécutoire et liera toutes les parties concernées.

M. Tobin: Madame la présidente, je ne voudrais pas prolonger le débat... Je ne sais s'il y a ici des experts en rédaction juridique... Aucun ne m'accompagne... Mais d'après mon expérience de l'étude article par article d'autres projets de loi, je crains que les «des pouvoirs que leur confèrent les articles 4 à 7 est assujéti à tout accord» ne contrevenne, en principe du moins, aux dispositions de l'entente qui est en place actuellement... Excusez-moi, je pose la question aux rédacteurs; ceci ne concernera peut-être pas votre gouvernement, mais pourrait en concerner un autre, par exemple, qui sait! celui du parti libéral de l'an 2020... et pourrait contrevenir, à cause de son libellé aux dispositions d'une entente qui pourrait être conclue à l'avenir.

Je ne pense pas que ce soit là l'intention du gouvernement, parce que je sais que nous poursuivons des buts communs, mais j'aimerais savoir s'il n'y a pas là un conflit éventuel... à cause du libellé, ne pensez-vous pas que mes craintes pourraient se réaliser? J'aimerais que nous obtenions la réponse d'un expert plutôt qu'une opinion.

La présidente: M. Stockfish.

M. Bruce Stockfish (conseiller juridique, ministère des Transports): Madame la présidente, la motion présentée par M. Tobin porte précisément sur le bail. Le contexte de la motion se retrouve à l'article 3. Toutefois, l'article 3 porte sur un autre type d'entente. Il porte sur l'entente énoncée au paragraphe 3.(1). On pourrait la qualifier d'accord administratif à être conclu entre les Commissaires du Havre de Toronto et le gouvernement du Canada. Cela n'a rien à voir avec le bail. Si l'intention de l'amendement proposé par M. Tobin et de l'amendement du gouvernement est d'assujétir les pouvoirs du projet de loi au bail, le libellé actuel du projet de loi n'atteint pas cet objectif.

[Texte]

Mr. Tobin: Thank you. That is my point. That is my point and Madam Chairman, having established that point . . .

Mr. Stockfish: Well, let me finish please, Mr. Tobin. The purpose of the government's motion to amend is to cover both the lease agreement and the management agreement and it is for that reason broader terms are used than are set out in your amendment.

Mr. Tobin: But would you not agree, irrespective of what the good intentions of the administration might be, that the kind of theoretical difficulty which I hypothesized could occur and may, in fact; technically that kind of problem could arise?

Mr. Stockfish: No, because the powers of the bill set out in clauses 4 to 7 are a definite starting point, if you like. What the agreement will do—or any agreement, for that matter—is to make the powers of the bill subject to those agreements, so in a sense there cannot be a conflict. To deal with the power to make a by-law, which I think is the concern your amendment is addressing; if the Toronto Harbour Commissioners were to enter into another agreement, they could not enter into an agreement to vary that power, or that condition, because the condition is already there.

Mr. Tobin: I have one final question, Madam Chairman. What is the difficulty for the government in Mr. Caccia's amendment?

Mr. Stockfish: It is simply that it is not broad enough to cover the type of amendment contemplated in clause 3.

Mr. Tobin: Well, Madam Chairman, having that . . .

Mr. Nowlan: Why do you not put your amendments to it?

Mr. Tobin: I think I will do that.

Mr. Nowlan: And then you will be happy and everybody will be happy because, quite frankly, verbal assurances are worth nothing.

Mr. Tobin: That is right, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Even with the best of intentions.

La présidente: Monsieur Tobin, proposez votre amendement.

M. Tobin: Merci, madame la présidente.

• 1830

I am moving an amendment to the bill. This will either be accepted or rejected. Mr. Forrestall has another amendment to the bill.

Mr. Nowlan: But you are moving an amendment to clause 3 and Mr. Forrestall's amendment is to subclause 3.(3).

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, I am moving an amendment which in effect deletes the present clause and substitutes it. Mr. Tobin's amendment should perhaps come first in that it amends part of the bill. I amend the total bill and I would just simply ask for your clarification.

[Traduction]

M. Tobin: Je vous remercie. Voilà ce que je voulais savoir. C'est ce que je voulais savoir, et, madame la présidente, l'ayant découvert . . .

M. Stockfish: Puis-je finir, s'il vous plaît, monsieur Tobin? Le but de l'amendement proposé par le gouvernement est de faire en sorte que l'article s'applique et au bail et à l'accord administratif, et c'est pour cette raison qu'il est rédigé en termes moins restrictifs que votre amendement.

M. Tobin: Mais quelles que soient les bonnes intentions du gouvernement, ne pensez-vous pas que le genre de difficulté éventuelle que j'ai évoquée est vraisemblable, et pourrait survenir?

M. Stockfish: Non parce que les pouvoirs que confère le projet de loi aux articles 4 à 7 représentent un point de départ bien défini, si vous voulez. Toute entente, quelle qu'elle soit, assujettira le projet de loi à ces dispositions, donc il ne pourrait y avoir de conflit, en un sens. Il s'agit de pouvoir convenir d'un arrêté municipal, ce qui est, je pense, le but de votre amendement; si les Commissaires du Havre de Toronto devaient conclure une autre entente, ils ne pourraient convenir de modifier ce pouvoir ou cette condition, parce que la condition demeure.

M. Tobin: J'ai une dernière question, madame la présidente. En quoi le gouvernement s'oppose-t-il à l'amendement de M. Caccia?

M. Stockfish: C'est simplement qu'il n'est pas suffisamment vaste pour inclure le genre d'amendement que l'on envisage d'apporter à l'article 3.

M. Tobin: Eh bien, madame la présidente, ceci étant . . .

M. Nowlan: Pourquoi ne pas mettre votre amendement aux voix?

M. Tobin: Je pense que c'est ce que je vais faire.

M. Nowlan: Comme cela, vous serez satisfait et tout le monde sera content, parce que, à vrai dire, les garanties verbales ne valent rien.

M. Tobin: C'est exact, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Même avec les meilleures intentions du monde.

The Chairman: Mr. Tobin, you may move your amendment.

Mr. Tobin: Thank you, Madam Chairperson.

Je propose une modification au projet de loi, qui sera adopté ou rejeté. M. Forrestall a une autre modification à proposer.

M. Nowlan: Mais vous proposez une modification à l'article 3, alors que la modification de M. Forrestall porte sur le paragraphe 3.(3).

M. Forrestall: Madame la présidente, il est vrai que la modification que je propose supprimerait l'article actuel pour s'y substituer. Nous devrions peut-être d'abord voter l'amendement de M. Tobin, parce qu'il modifie une partie du projet de

[Text]

Mr. Tobin: Madam Chairman, on behalf of my colleague, Mr. Caccia, I move an amendment to subclause 3.(3).

I move that Bill C-76 be amended in clause 3 by striking out line 26 on page 2 and substituting the following therefor:

ment of Canada referred to in subsection (1), and for more certainty subject to the terms and conditions of the Lease agreement entered into on June 30, 1983 by the Corporation of the City of Toronto, the Toronto Harbour Commissioners and Her Majesty in right of Canada and filed as No. 117246 in the Legal Registry Office, Department of Transport, Ottawa.

Thank you, Madam Chairman.

L'amendement est rejeté.

La présidente: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, may I move the amendment I recited earlier; namely, that subclause 3.(3) of Bill C-76 be amended by striking out lines 21 to 26 on page 2 and substituting the following:

3.(1) The exercise by the Commissioners of any power conferred on the Commissioners by any of the sections 4 to 7 is subject to any agreement entered into by the Commissioners.

L'amendement est adopté.

L'article 3 tel que modifié est adopté.

L'article 4—*Pouvoirs des commissaires*

La présidente: Monsieur Tobin, avez-vous un amendement à proposer au nom de votre collègue, M. Caccia?

Mr. Tobin: Yes, Madam Chairman, I certainly do have an amendment to move on behalf of my colleague, Mr. Caccia, who has been with this group all through Bill C-76 and who has heard the voice of the people...

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Tobin:—concerned and who wants to ensure, Madam Chairman, that the traditional rights of the people of the island be respected. I know all members of this committee want to ensure those rights are upheld and will want to see that it is done in legislation.

Mr. Nowlan: Hear, hear!

Mr. Tobin: Given the special and unique nature of this airport, Madam Chairman, the amendment is that clause 4 of Bill C-76 be amended by striking out line 35 on page 2 and substituting the following therefor:

4.(c) subject to the respect of the right of access of island residents across Island Airport land, to enforce regulations made by the

Madam Chairman, briefly, I think all members are familiar with the reasons for this amendment and would want to join with Mr. Caccia, and myself on his behalf, in ensuring the traditional and necessary right of residents of the island to

[Translation]

loi, alors que ma proposition modifierait tout un article; pourriez-vous simplement nous éclairer sur la procédure?

M. Tobin: Madame la présidente, au nom de mon collègue, M. Caccia, je propose une modification au paragraphe 3(3).

Je propose qu'on modifie le projet de loi C-76 à l'article 3 en remplaçant la ligne 17, page 2, par:

Au paragraphe (1) et plus précisément il est assujéti aux conditions du bail conclu le 30 juin 1983 entre la ville de Toronto, les Commissaires du Havre de Toronto et Sa Majesté du Chef du Canada et enregistré sous le numéro 117246 au bureau de l'enregistrement du ministère des Transports à Ottawa.

Je remercie, madame la présidente.

The amendment is defeated.

The Chairman: We will now turn to Mr. Forrestall's amendment.

M. Forrestall: Madame la présidente, je propose l'amendement que j'ai déjà lu, c'est-à-dire que le paragraphe 3(3) du projet de loi C-76 soit modifié par substitution, aux lignes 14 à 17, page 2, de ce qui suit:

3.(1) L'exercice par les commissaires des pouvoirs que leur confèrent les articles 4 à 7 est assujéti à tout accord conclu par eux.

The amendment is carried.

Clause 3 as amended is carried.

Clause 4—*powers of commissioners*

The Chairman: Mr. Tobin, do you have an amendment to move on behalf of your colleague Mr. Caccia?

M. Tobin: Oui, madame la présidente, j'ai effectivement un amendement à proposer au nom de mon collègue M. Caccia, qui a siégé au sein de ce Comité tout au long de ses travaux sur le projet de loi C-76, et qui a entendu la voix des gens...

Des voix: Oh, oh!

M. Tobin: ... concernés et qui désirent s'assurer, madame la présidente, que les droits traditionnels des résidents de l'île seront respectés. Je sais que tous les membres de ce Comité veulent s'assurer que ces droits seront maintenus et voudront que ces droits soient consignés dans la loi.

M. Nowlan: Bravo!

M. Tobin: L'amendement découle de la nature particulière et du caractère unique de cet aéroport, madame la présidente, et je propose que l'on modifie l'article 4 du projet de loi C-76 en remplaçant la ligne 26, page 2, par:

4.(c) sous réserve du droit d'accès des résidents des îles à travers les terrains de l'aéroport des îles, faire observer les règlements pris par le

Madame la présidente, très brièvement, je pense que tous les députés connaissent les raisons qui nous ont amenés à proposer cette modification, et je m'associe à M. Caccia, pour vous dire que nous voulons garantir les droits d'accès aux terrains de

[Texte]

access airport land—during those times of the year when it is necessary for residents because of winter freeze-up to cross the airport lands—be maintained in legislation. Again, we are not talking about Mirabel or Vancouver or Toronto International; we are talking about the Toronto Island Airport. We are talking about an airport that co-exists in a unique environment—what has been described by many as an environmental haven—and I think it is important, if there is going to continue to be co-habitation between the service that is provided to the City of Toronto downtown core, in particular and on the other hand, continued protection of the environment and the rights of residents, that this clause be included in the bill.

• 1835

Nothing but the good intentions and goodwill of whatever government of the day will ensure—and that is not enough, in my judgment—that residents have access across airport lands, unless this amendment is included in this bill. I would ask all colleagues at the table for their support in seeing that this guarantee of the right of island residents is contained in Bill C-76. I know you are all eager and anxious to vote yes, amen; let us put it in. So, Madam Chairman, we can avoid future discussion and perhaps ask Mr. Young for his comments.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. Young: Very briefly, Madam Chairman, when the Toronto Island Residents Association appeared before the committee, they spent some time on that and responded to questions from members of the committee. It is a traditional right which they have enjoyed. There has never been any dispute, to my knowledge, that they presented any kind of safety hazard or anything else. It is a right not only do they enjoy but they probably need, in forms of transportation from the ferry to their homes.

Even on paper, I saw some members on the government side look a bit concerned about people running across one-ways and that kind of thing, but the traffic at the airport is not that heavy. In so far as I know, neither the City of Toronto nor anyone else has ever moved to abrogate the right of way that has been established over the years, and I think we should accede to the requests of island residents.

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairman, I should make three or four very brief points. Mr. Young's observation; indeed, the observations we heard earlier by Toronto Island Residents Association, are quite true. It is a practice that has been in place for many, many years. It is a practice we do not wish to interfere with and have no intention and probably never will. Indeed, we cannot.

Madam Chairperson, we must be conscious of practices of safety. Mr. Young is very modest with respect to the level of flight activity at Toronto Island Airport. It is probably one of the busiest small airports in Canada. We have heard evidence

[Traduction]

l'aéroport des résidents des îles, droits traditionnels et nécessaires, à l'époque de l'année où le gel d'hiver nécessite cet accès, en consignait ces droits dans la loi. Je le répète, il ne s'agit ni de l'aéroport de Mirabel, ni de celui de Vancouver ou Toronto; il s'agit de l'aéroport des îles de Toronto. C'est un aéroport dont la situation est unique, certains en ont parlé comme d'un havre de paix, et je crois qu'il est important, si le centre-ville de Toronto de continuer d'être desservi par cet aéroport, d'une part, et si l'environnement et les droits des résidents doivent continuer d'être protégés, d'autre part, que cet article soit consigné dans le projet de loi.

Si cet amendement n'est pas inclus dans ce projet de loi, le droit d'accès par les résidents au terrain de l'aéroport ne dépendra que des bonnes intentions de la bonne volonté du gouvernement en place, ce qui ne suffit pas, à mon avis. Je demanderai à tous mes collègues d'appuyer cet amendement pour que les droits des résidents des îles soient garantis par le Bill C-76. Je sais que vous êtes tous pressés de voter cet amendement par un oui retentissant; alors adoptons-le. Madame la présidente, nous pourrions ainsi éviter toute discussion future et peut-être pourrions-nous demander son avis à M. Young.

La présidente: Monsieur Young.

M. Young: Très rapidement, madame la présidente, lorsque l'Association des résidents des îles de Toronto a comparu devant le Comité, elle a passé beaucoup de temps à nous expliquer la situation et à répondre aux questions des membres du Comité. C'est un droit traditionnel dont ils ont toujours joui. A ma connaissance, l'accès à ces terrains n'a jamais constitué le moindre danger et n'a jamais fait entrave à la sécurité. C'est un droit dont non seulement ils jouissent mais dont ils ont vraisemblablement pour aller du traversier jusqu'à leur domicile.

J'ai même vu des membres de la majorité s'inquiéter de ce que les gens aient à traverser en courant les pistes et ainsi de suite, mais le trafic à l'aéroport n'est pas très important. Pour autant que je sache, personne, que ce soit la ville de Toronto, ou quelqu'un d'autre, n'a jamais proposé de supprimer ce droit de passage acquis depuis des années et je crois que nous devrions accéder à la demande des résidents de l'île.

La présidente: M. Forrestall.

M. Forrestall: Madame la présidente, je voudrais faire trois ou quatre observations très brèves. M. Young a raison lorsqu'il nous fait part des observations que nous avons entendues de la bouche des représentants de l'Association des résidents de l'île de Toronto. Ce droit existe depuis de très nombreuses années. Nous n'avons pas l'intention de le supprimer et nous ne le ferons vraisemblablement jamais. En fait, nous ne le pouvons pas.

Madame la présidente, nous devons être conscients des problèmes de sécurité. M. Young est très modeste lorsqu'il parle de l'importance des activités aéronautiques à l'aéroport de l'île de Toronto. C'est vraisemblablement l'un des petits

[Text]

that the traffic volume there will grow, and continue to grow. Indeed, Mr. Young, Mr. Caccia and others have raised significant comment with respect to the growth in traffic that is forecast for Toronto Island.

Madam Chairperson, the amendment would permit island residents uncontrolled, unobstructed access to the airport on a year-round basis by way of right in law. That constitutes a safety hazard, the level of which cannot be contemplated in federal statute or in practice with respect to control of our airports.

For these reasons and of course others, it is probably important to reiterate that the practice of escorting the bus across the active runways—which has been the practice—will continue. There is no intention to interfere with that.

• 1840

There have been no undue criticisms of this. Indeed, I think for most of the island residents take comfort and some security in knowing that when they cross the active runway they are being escorted. This practice, as reasonably as fair people can contend, will continue into the future. For these reasons, Madam Chairman, I can only suggest to the committee that we would appreciate it being rejected.

Mr. Tobin: Madam Chairman, it is only because tonight we are going to have a discussion in the House of Commons in which members are going to exercise their grey matter to express their own individual point of view. Because each of us, I know, votes his conscience and his feelings around this table, I make another brief appeal to members and would ask the Parliamentary Secretary—who cast his concern—regarding the right of access of island residents in a manner that would suggest that island residents would, unescorted 12 months a year any time day or not, want to run across runways. I would pause, Madam Chairman—he is a very important fellow in this room, as we can tell—and ask him whether or not he would accept this same clause if it were amended to reflect 'subject to the respect of the traditional right of access'?

The traditional right of access is during winter freeze-up up, not any time day or night, any time of the year, but only during winter freeze-up. If we were to amend it to say 'subject to the respect of the traditional right of access under Transport Canada escort of island residents across Island Airport land', would he then not accept the amendment?

On the one hand, it would guarantee the right of access of island residents. On the other hand, it would make it very clear it is only during winter freeze-up. That has been the historic reason for it. It would make it very clear that this access would only be granted under the supervision of Transport Canada. Therefore, all his concerns would be met. Yet, as Mr. Young has pointed out, the concern of the island residents, that they continue to have access when warranted under escort only

[Translation]

aéroports les plus passants du Canada. Nous avons entendu dire que le volume du trafic augmentera et continuera d'augmenter. D'ailleurs, M. Young, M. Caccia et d'autres ont beaucoup parlé de cette croissance du trafic prévu à cet aéroport.

Madame la présidente, l'amendement de l'opposition permettrait aux résidents de l'île d'avoir accès librement et en tous temps aux terrains de l'aéroport et ce droit serait consacré par la loi. Or, nous estimons que cela constitue un danger pour la sécurité; c'est que nous ne pouvons envisager dans une loi fédérale ou dans la pratique car nos aéroports doivent être contrôlés.

Pour ces raisons et d'autres aussi évidemment, il est vraisemblablement important de répéter que les résidents continueront d'être escortés lorsque l'autocar leur fera traverser les pistes d'atterrissage. Cela a toujours été ainsi et nous n'avons pas l'intention d'y changer quoi que ce soit.

Cette situation n'a jamais été critiquée indûment. De fait, je crois que la plupart des résidents de l'île se sentent quelque peu rassurés de savoir qu'ils sont escortés lorsqu'ils traversent les pistes. Cette pratique, fort raisonnable et juste par ailleurs, se poursuivra. Pour ces raisons, madame la présidente, je ne peux que demander au Comité de rejeter cet amendement.

M. Tobin: Madame la présidente, ce soir nous allons avoir une discussion à la Chambre des Communes et les députés pourront faire appel à leur matière grise pour exprimer leur propre point de vue. Je sais que chaque député vote selon sa propre conscience et selon ce qu'il ressent, et c'est la raison pour laquelle je lance un dernier appel aux députés et que je demande au secrétaire parlementaire, qui a exprimé ses inquiétudes, d'accorder un droit d'accès aux résidents de l'île; je ne dis pas qu'ils devraient être autorisés à traverser en courant les pistes d'atterrissage sans escorte, 12 mois par an, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. Et je m'arrête là, madame la présidente, je sais que M. Forrestall joue un rôle très important ici, comme nous pouvons tous le constater, et je lui demanderais s'il n'accepterait pas mon amendement si j'y ajoutais de «sous réserve du respect du droit d'accès traditionnel»?

Ce droit d'accès traditionnel ne s'appliquerait que pendant les mois d'hiver, et non pas à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, à n'importe quel moment de l'année, mais uniquement pendant la période de gel. Si j'y ajoutais: «sous réserve du respect du droit d'accès traditionnel, les résidents des îles étant escortés sur les terrains de l'aéroport de l'île par Transports Canada», accepterait-il mon amendement?

Cette disposition garantirait le droit d'accès des résidents de l'île d'une part et ne s'appliquerait que pendant les mois d'hiver d'autre part. Cela a toujours été ainsi. Cet amendement énoncerait clairement que cet accès ne serait accordé que sous la surveillance de Transport Canada. Cela répondrait ainsi à toutes les préoccupations du secrétaire parlementaire. De plus, comme l'a dit M. Young, il garantirait aux résidents de l'île le droit de continuer à avoir accès aux terrains de

[*Texte*]

during winter conditions, would also be guaranteed. I would ask Mr. Forrestall, or ask him to consult with the people who are advising him, whether or not that would be acceptable, because it seems to me that all of his concerns with respect to Toronto Island Airport would have been met.

Mr. Forrestall: Madam Chairman . . .

Mr. Tobin: I am prepared to make the appropriate changes to the amendment to reflect his concerns.

Mr. Forrestall: I understand Mr. Tobin's concern for Mr. Caccia's concern and Mr. Young's concern . . .

Mr. Tobin: It is the residents' concern.

Mr. Forrestall: —and the concern of the residents. Let me say this to him and to the island residents . . . and perhaps through the members of this august assembly in this committee, this message might in a way get back to them. We have conferred upon certain parties to a lease agreement certain authorities and certain powers. If the island residents, in their wisdom, wish to enter into negotiations with the parties to that agreement with respect to traditional rights and what not, I think the proper place for that lies in the lease arrangement, not in a national act. This act in fact reflects national policy. I would suggest to Mr. Tobin—and perhaps my colleague might want to elaborate a little bit further—that this perhaps is the best course of action, as opposed to writing into national statute a condition that very directly affects the safety and lives of people. The Minister of Transport would not be happy with me if I were to in any way whatsoever abrogate that responsibility, because he would not tolerate it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would remind the Parliamentary Secretary—I do not know if his colleague wants to comment—that what we are dealing with here is Bill C-76, an Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners. We are not dealing with the National Transportation Act. We are not dealing with legislation . . .

• 1845

Mr. Forrestall: However, we are dealing with national policy, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: No, no . . .

Mr. Forrestall: I am sorry, sir. We are dealing with national policy.

Mr. Tobin: I listened politely and quietly . . .

Mr. Forrestall: It has to do with safety and . . .

Mr. Tobin: I listened quietly and politely, Madam Chairman. I would like . . .

La présidente: À l'ordre, s'il vous plaît!

Mr. Tobin: —to make the point, with the greatest of respect, that we are dealing with a bill which deals exclusively with Toronto Island Airport and the authority of the Toronto Harbour Commissioners. We cannot say, with respect to every single airport in this country, that there is a bill before the

[*Traduction*]

l'aéroport sous escorte durant les mois d'hiver uniquement. Je demanderais à M. Forrestall de consulter ses conseillers pour savoir si cet amendement serait acceptable, car il me semble qu'il répondrait à toutes les préoccupations exprimées par lui à propos de l'aéroport des Îles de Toronto.

M. Forrestall: Madame la présidente . . .

M. Tobin: Je suis disposé à modifier mon amendement pour répondre à ses inquiétudes.

M. Forrestall: Je comprends que M. Tobin veuille exprimer ce qui inquiète M. Caccia et M. Young . . .

M. Tobin: Et les résidents.

M. Forrestall: . . . et les résidents. Permettez-moi de lui dire ainsi qu'aux résidents des Îles, par l'entremise des membres de cette auguste assemblée . . . Ce message pourrait leur parvenir. Nous avons conféré certains pouvoirs aux parties signataires d'un bail. Si les résidents des Îles, dans leur grande sagesse, désirent amorcer des négociations avec les parties en cause à propos de leur droit traditionnel, je pense que ces négociations devraient être prévues par le bail et non par une loi nationale. Cette loi traduit en fait l'action des pouvoirs publics. Je dirais à M. Tobin, et mon collègue voudra peut-être étoffer ce que j'ai dit, que c'est peut-être là la meilleure marche à suivre plutôt que d'incorporer dans une loi nationale une disposition qui met directement en jeu la sécurité et la vie des gens. Le ministre des Transports ne serait pas très heureux si je devais, de quelque façon que ce soit, abdiquer cette responsabilité, car il ne le tolérerait pas.

M. Tobin: Madame la présidente, je rappellerais au secrétaire parlementaire, je ne sais pas si son collègue veut ajouter quoi que ce soit, que nous examinons le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des Îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto. Nous n'étudions pas la Loi nationale sur les transports. Nous n'étudions pas la législation . . .

M. Forrestall: Nous étudions une mesure nationale cependant, monsieur Tobin.

M. Tobin: Non, non . . .

M. Forrestall: Je suis désolé, monsieur. Nous étudions une mesure nationale.

M. Tobin: Je vous ai écouté poliment et dans le plus grand silence . . .

M. Forrestall: Il s'agit de sécurité et . . .

M. Tobin: Je vous ai écouté poliment et dans le plus grand calme. Madame la président, j'aimerais . . .

The Chairman: Order, please.

M. Tobin: . . . préciser, sauf votre respect, que nous examinons un projet de loi qui porte exclusivement sur l'aéroport des îles de Toronto et sur les pouvoirs conférés aux commissaires du havre de Toronto. On ne peut pas dire, à propos de chaque aéroport de ce pays, qu'il fait l'objet

[Text]

Parliament of Canada or on the statutes of Canada, dealing exclusively with that airport. It is the case with Toronto Island Airport, because it is a unique airport in a unique environment. Therefore, anything that would be in this bill would direct itself and its attention purely to the operation of that airport and the powers of the commissioners who run the airport. It would not in any way set standards or a precedent for national policy affecting the operation of airports in this country.

It cannot be said that such a piece of legislation applies to any other airport in Canada but this particular airport. I would say to the Parliamentary Secretary that we are prepared, I am prepared, on behalf of Mr. Caccia, to meet all his concerns, by amending the amendment I put forward to use the following words 'subject to the ...

La présidente: Monsieur Tobin, vous ne pouvez pas proposer un amendement à votre propre amendement. Il faudrait que vous retiriez le premier amendement de M. Caccia et que vous représentiez un autre avec «droit d'accès traditionnel sous escorte».

Mr. Tobin: Madam Chairman, you are absolutely correct. What you are saying cannot be challenged. I have accepted—as Madam Chairman recommended quite wisely, I believe—to enter into a discussion, as you suggested earlier, on the first two amendments that might alleviate the need to find the consensus around this table. All I was attempting to do, Madam Chairman, was to present, to the Parliamentary Secretary, another point of view that may satisfy him, with respect to this amendment, rather than having no rights for island residents guaranteed at all in this legislation.

If I could, I would like to repeat for your drafters ...

La présidente: J'avais l'impression que vous étiez en train de proposer un sous-amendement. C'est pour cela que je suis intervenue pour vous le rappeler.

Mr. Tobin: I understand, Madam Chairman, and of course I should have been clear in pointing out that I was not, and I accept your intervention and your guidance.

If I can just carry on, what I wanted to say to the Parliamentary Secretary, and to the people who are with him, is that the following words could be injected 'subject to the respect of the traditional right of access under Transport Canada ...

Mr. Forrestall: This is a national matter, Brian. I am sorry.

Mr. Tobin: —supervision of island residents across island airport land'. That would meet your concern that it not be unsupervised. It would meet your concern that it not occur just at any time of year, and that it be a right, exercised only in the traditional manner. Would that not meet the concerns of the Minister and the Minister's advisors?

Mr. Forrestall: No, Madam Chairperson, it will not. Might I invite a comment from ...

[Translation]

exclusivement d'un projet de loi déposé devant le Parlement du Canada ou de l'un des statuts du Canada. C'est pourtant le cas de l'aéroport des îles de Toronto, car c'est un aéroport unique dans une situation unique. Par conséquent, tout ce qui figure dans ce projet de loi ne concerne que l'exploitation de cet aéroport et les pouvoirs des commissaires chargés de l'administrer. Il ne fixe en aucune façon une norme ou un précédent qui se répercuterait sur l'exploitation des autres aéroports de ce pays.

On ne peut pas dire que ce projet de loi s'applique à n'importe quel autre aéroport du Canada, mais uniquement à cet aéroport-ci. Je dirais au secrétaire parlementaire que nous sommes disposés, je suis disposé, au nom de M. Caccia, à répondre à toutes ces inquiétudes qu'il peut avoir, en modifiant l'amendement que j'ai présenté et en y ajoutant: «sous réserve du ...

The Chairman: Mr. Tobin, you cannot amend your own amendment. You would have to withdraw Mr. Caccia's first amendment and then move another one adding this traditional right of access under escort to which you were referring.

M. Tobin: Madame la présidente, vous avez absolument raison. Ce que vous dites ne peut être contesté. J'ai accepté, comme vous me l'avez recommandé très sagement, je crois, madame la présidente, de discuter des deux premiers amendements pour que nous puissions dégager un consensus. Tout ce que j'essayais de faire, madame la présidente, était de présenter un autre point de vue qui pourrait satisfaire le secrétaire parlementaire pour que les droits des résidents des îles puissent être garantis par ce texte de loi.

Si vous me le permettez, je voudrais répéter pour la gouverne des rédacteurs ...

The Chairman: I thought that you were moving a sub-amendment. That is why I mentioned it to you.

M. Tobin: Je comprends fort bien, madame la présidente, et j'aurais dû évidemment préciser que ce n'était pas le cas, et j'accepte votre intervention et vos conseils.

Si vous me permettez de continuer, je voudrais expliquer au secrétaire parlementaire et à ceux qui l'accompagnent que l'on pourrait ajouter les mots suivants: «sous réserve du respect du droit d'accès traditionnel ...

M. Forrestall: Ceci est une mesure nationale, Brian. Je suis désolé.

M. Tobin: ... les résidents des îles étant escortés sur les terrains de l'aéroport par Transports Canada. Cela se ferait sous escorte, ce qui répondrait à votre inquiétude. Et cela ne se ferait pas à n'importe quel moment de l'année et ce droit ne serait exercé que comme par le passé. Cela ne répondrait-il pas aux inquiétudes du ministre et à celles des conseillers du ministre?

M. Forrestall: Non, madame la présidente. Puis-je demander ...

[Texte]

La présidente: Je vous en prie, monsieur ForreSTALL. M. Johnson a demandé la parole avant vous. Monsieur Johnson.

Mr. Johnson: Madam Chairman, I found that I have to ask questions here, as much as I would like to be elsewhere, but regardless of the fact that this is national policy, anything that is passed in this legislation is going to be effective, and it is going to be mandatory, I suppose, on the Toronto Harbour Commissioners, and setting policy and telling the people on that island: You cannot cross this runway. I have asked the question to Mr. ForreSTALL, and there is no other way around it, from what I am told. I have not been there, so I do not know very much about it. However, if there is no other way around there, how are they going to get across the island?

I think we have to be reasonable, and say, we cannot take those 400 people and move them off the island altogether. How are they going to get across if they cannot go across the runway? I think we have to be reasonable, and tell the controller, there must be somebody there, that you have to stop the flight from going, as long as there is a bus going across there. So be it. We are not going to tell the people they have to get a helicopter and fly around. They must have access to getting across the island. My sympathies are with the people living on that island. When are we going to get this bill up again for discussion if we find out in 12 months' time that the people are over there and they cannot get off the island? We are not going to airlift food into them.

• 1850

An hon. member: No, that is not the case.

La présidente: Monsieur Tobin, êtes-vous satisfait de l'intervention de M. Johnson?

M. Tobin: Oui.

Madam Chairman, I just want to comment briefly on Mr. Johnson's intervention. Mr. Johnson and I both live in a province where we have had some experience with people living on islands off the main part of the province, and he is right. As I said, I am willing to change this amendment to reflect every concern that Mr. ForreSTALL may have, as long as there is some reflection in the legislation of the right of island residents to access airport lands. We can amend it. We can tie it up to reflect all his concerns.

Let us at least provide in legislation that their access across that land is not a question of a privilege but a right. It may be under the jurisdiction of Transport Canada, only with their escort, only during times of year when the place freezes up; all of that I would accept. But let us at least make sure it is not just a privilege for people who live on that island to access that land, but a right. And I thank Mr. Johnson for his intervention.

La présidente: Monsieur Stockfish.

Mr. Stockfish: Madam Chairman, even if the right sought by Mr. Tobin was acceptable on a policy basis—and as we have heard, the government considers it not to be; although there may be other considerations to take into account—but even if it were acceptable, this is not the forum for it. This is a

[Traduction]

The Chairman: I am sorry, Mr. ForreSTALL. Mr. Johnson has asked for the floor before you. Mr. Johnson.

M. Johnson: Madame la présidente, je me trouve dans l'obligation de poser des questions, même si je voudrais être ailleurs, mais que cette mesure soit une mesure nationale ou non, toute disposition qui sera adoptée entrera en vigueur et aura force obligatoire, je suppose, pour les commissaires du havre de Toronto qui interdiront aux résidents de cette île de traverser les pistes d'atterrissage. J'ai posé la question à M. ForreSTALL, et on ne peut pas prendre un détour, d'après ce qu'on me dit. Je ne connais pas la région, si bien que je ne peux pas me prononcer. Cependant, si on ne peut pas prendre un détour, comment ces gens-là vont-ils traverser l'île?

Je crois que nous devons être raisonnables; nous ne pouvons pas faire sortir ces 400 personnes de l'île. Comment pourront-elles traverser l'île si elles ne peuvent pas traverser la piste d'atterrissage? Il faut être raisonnable, je crois, et dire au contrôleur d'empêcher tout vol tant qu'un autocar traverse l'aéroport. Si c'est ce qu'il faut faire, faisons-le. On ne va pas quand même obliger les gens à prendre un hélicoptère pour faire le tour de l'île. Ils doivent pouvoir traverser l'île. Je comprends la situation de ceux qui vivent dans cette île. De plus, quand allons-nous réexaminer ce projet de loi, si nous constatons d'ici 12 mois que les résidents de cette île ne peuvent pas en sortir? On ne va pas instituer un pont aérien pour leur apporter des vivres.

Une voix: Non, ce n'est pas le cas.

The Chairman: Mr. Tobin, does Mr. Johnson's intervention satisfy you?

Mr. Tobin: Yes.

Madame la présidente, je voudrais simplement dire quelques mots à propos de l'intervention de M. Johnson. M. Johnson et moi-même vivons dans une province où des gens vivent dans des îles et il a raison. Comme je l'ai dit, je suis disposé à modifier cet amendement pour répondre à chaque préoccupation exprimée par M. ForreSTALL, pour y consacrer le droit des résidents de l'île de circuler sur les terrains de l'aéroport. Nous pouvons le modifier de façon à répondre à ses préoccupations.

Que la loi prévoit au moins que cet accès n'est pas un privilège mais un droit. Il se peut que cela se fasse sous escorte du ministère des Transports, uniquement pendant les mois d'hiver, je veux bien. Mais assurons-nous au moins de ne pas accorder un simple privilège à ceux qui vivent dans cette île, mais un droit. Et je remercie M. Johnson de son intervention.

The Chairman: Mr. Stockfish.

M. Stockfish: Madame la présidente, même si le droit demandé par M. Tobin était acceptable d'un point de vue politique, et cela ne l'est pas, du point de vue du gouvernement, même s'il faut tenir compte d'autres considérations, ceci n'est pas l'endroit pour en discuter. Ceci est un projet de loi public.

[Text]

public bill. We are talking about private rights. Private rights have to be negotiated privately between private parties. That means an easement or a right of way agreement.

As I say, if it is acceptable to the owner of the property—in this case the Toronto Harbour Commissioners—that there be an easement or a right of way across their property, then it is opened up to the residents as individuals or as an association to negotiate with the Toronto Harbour Commissioners and come up with that agreement. The bill is not the place for it.

Mr. Tobin: Well, Madam Chairman, I thank the gentleman for his opinion but I want to correct him. This is the Parliament of Canada; we are the highest court in the land and if we want—irrespective of your opinion whether it is the right place for it and whether it should be negotiated between the commissioners—

Mr. Forrestall: You have not met—

Mr. Tobin: —and the island residents, I think you will acknowledge, sir, that as a committee of Parliament, this committee can put in the bill this amendment or one that reflects Mr. Forrestall's concerns and is not out of order. We are not technically out of order. We can see that the right is recognized in legislation. And I remind you as well that the Toronto Harbour Commissioners are a child of Parliament as well, and not an authority or power born unto themselves; their authority and power flows out of this legislation as well.

What we are doing is setting down in legislation that in this regard—that is, the right of island residents to access of airport land—it is not a question to be negotiated with the Commissioners but is something that is spelled out clearly in the bill and something that as the authority and power and life is breathed into the Toronto Harbour Commissioners, so too is this right of access for islanders born of the bill and is not something to be negotiated after the fact. I think you would acknowledge that; technically we are quite within our rights to put it in.

Mr. Stockfish: You are quite correct. I do not question the power of Parliament to make the amendment. What I do question is the appropriateness of the amendment.

Mr. Tobin: You are entitled to your opinion. Thank you.

La présidente: Monsieur Ferland.

M. Ferland: Madame la présidente, les témoins ont déjà dit ce que j'avais à dire. Je n'ai rien à ajouter.

L'amendement est rejeté sur division.

L'article 4 est adopté.

L'article 5—*Expropriation*

La présidente: Il y a un amendement du gouvernement. Monsieur Forrestall.

[Translation]

Or, vous nous parlez de droits de personne privés. Ces droits doivent être négociés entre les intéressés en privé. Les résidents devront demander une servitude ou un droit de passage.

Comme je l'ai dit, si le propriétaire de ce bien, en l'occurrence les commissaires du havre de Toronto, acceptent une servitude ou un droit de passage sur leur propriété, il appartient donc aux résidents ou aux représentants de l'Association de négocier un accord avec les commissaires du havre de Toronto. Ceci ne peut être fait dans le cadre de ce projet de loi.

M. Tobin: Madame la présidente, j'aimerais remercier M. Stockfish de son opinion, mais il se trompe. Ce Parlement est le Parlement du Canada; nous représentons l'instance suprême du pays et si nous le désirons, malgré votre affirmation qu'il ne nous appartient pas de discuter de cette question et que ces droits doivent être négociés entre les commissaires...

M. Forrestall: Vous n'avez pas rencontré...

M. Tobin: ... et les résidents des îles, je crois que vous reconnaîtrez, monsieur, qu'un comité parlementaire peut incorporer dans ce projet de loi cet amendement ou un autre qui répondrait aux préoccupations de M. Forrestall sans être irrecevable. Du point de vue de la procédure, cet amendement n'est pas irrecevable. Nous devons veiller à ce que ce droit soit consacré par la loi. Et je vous rappelle également que les commissaires du havre de Toronto sont eux aussi une création du Parlement et non une autorité souveraine; leur pouvoir découle de cette loi également.

Ce que nous consacrons dans ce texte de loi, c'est le droit des résidents de l'île de circuler sur les terrains de l'aéroport; ce n'est pas une question devant être négociée avec les commissaires, mais une question qui est clairement énoncée dans le projet de loi, et de même que les pouvoirs des commissaires du havre de Toronto sont consacrés dans ce projet de loi, le droit d'accès des résidents de l'île devrait l'être également et ne devrait pas être négocié après coup. Vous reconnaîtrez facilement cela, je crois; du point de vue de la procédure, nous sommes parfaitement en droit de le faire.

M. Stockfish: Vous avez tout à fait raison. Je ne conteste pas le pouvoir du Parlement d'opérer des amendements. Ce que je conteste, c'est le caractère approprié de cet amendement.

M. Tobin: Ce n'est que votre opinion. Merci.

The Chairman: Mr. Ferland.

Mr. Ferland: Madam Chairperson, the witnesses have already said what I had to say. I have nothing to add.

Amendment negatived on division.

Clause 4 agreed to.

Clause 5—*Expropriation*

The Chairman: There is a government amendment. Mr. Forrestall.

• 1855

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, if I might, with respect to subclause 5.(2) on page 3, I move that subclause 5.(2) of

M. Forrestall: Madame la présidente, si vous me le permettez, je propose que le paragraphe 5(2) du projet de loi C-76

[Texte]

Bill C-76 be amended by striking out line 17 on page 3 and substituting the following:

filed as No. 117247 in the Legal Registry

Members of the committee will note that there is a typographical error.

La présidente: Est-ce que l'amendement est adopté?

L'article 5, tel que modifié, est adopté

La présidente: Est-ce que l'article 6 est adopté?

L'article 6 est adopté.

Article 7—*Règlements*

La présidente: Il y a des amendements du gouvernement, monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairman, I move that clause 7 of Bill C-76 be amended (a) by striking out lines 31 and 32 on page 3 and substituting the following:

7. Without restricting the generality of section 6, the Commissioners *shall*, in accordance with the terms of any agreement entered into by them, and where there is no such agreement, may, in a

(b) by striking out lines 45 to 49 on page 3 and lines 1 to 14 on page 4 and substituting the following:
taking off

La présidente: Un instant s'il vous plaît. M. Young veut parler.

Mr. Young: I am pleased to see that the government listened to the very strong arguments that came from not only members of the committee on the opposition side but also from the witnesses.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Young: I do not have any disagreement with . . .

Mr. Turner (Ottawa—Carleton): A responsive government.

Mr. Young: We had to browbeat you into it, but I am glad you accepted it.

L'amendement est adopté

L'article 7 est adopté tel que modifié

Les articles 8 et 9 sont adoptés

Article 10—*Loi de 1911*

La présidente: Il y a un amendement à l'article 10. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairman, may I move an amendment to clause 10.

I move that subclause 10.(1) of Bill C-76 be amended by striking out lines 38 and 39 on page 4 and substituting the following therefor:

Council upon the recommendation of The Board of Trade of Metropolitan Toronto.

It is simply a typographical error in the bill. The bill says "city".

[Traduction]

soit modifié par substitution, à la ligne 15, page 3 de ce qui suit:

pour le numéro 117247 au bureau de l'Enre . . .

Les membres du comité noteront qu'il y avait une erreur typographique.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Clause 5 as amended carried

The Chairman: Shall clause 6 carry?

Clause 6 carried

Clause 7—*By-laws*

The Chairman: The government has an amendment. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Madame la présidente, je propose que l'article 7 du projet de loi C-76 soit modifié par substitution, aux lignes 28 et 29, page 3, de ce qui suit:

7. Dans le cadre de l'article 6, les Commissaires doivent, conformément aux modalités de tout accord conclu par eux, ou, en absence d'un tel accord, peuvent, selon les modalités et

b) suppression des lignes 42 à 46, page 3, et des lignes 1 à 10, page 4.

The Chairman: One moment please. Mr. Young has asked for the floor.

M. Young: Je suis content de constater que le gouvernement a donné suite aux puissants arguments avancés non seulement par les membres de l'Opposition, mais également par les témoins.

Une voix: Bravo!

M. Young: Je n'ai rien à redire à . . .

M. Turner (Ottawa—Carleton): À ce gouvernement qui a du cœur.

M. Young: Il a fallu vous tirer l'oreille, mais je suis content que vous l'ayez accepté.

The amendment is carried

Clause 7 as amended carried

Clauses 8 and 9 carried

Clause 10—*Act of 1911*

The Chairman: There is an amendment on Clause 10. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Madame la présidente, permettez-moi de présenter un amendement à l'article 10.

Je propose que le paragraphe 10(1) du projet de loi C-76 soit modifié par substitution, à la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

de The Board of Trade of Metropolitan Toronto.

C'était là encore une simple coquille. Le projet de loi parlait de «cité».

[Text]

La présidente: Il y a encore un amendement à l'article 10, à la page 5. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Madam Chairman, may I propose an amendment to clause 10. This is a further amendment.

I move that clause 10 of Bill C-76 be amended (a) by adding, immediately after line 2 on page 5 the following:

(2) paragraph (i) of subsection (1) of section 21 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

Penalties for violation of Act or by-laws

(i) To impose, upon summary conviction, a fine not exceeding twenty-five thousand dollars, in respect of the violation of any of the provisions of this Act or the by-laws of the Corporation;

(b) by renumbering the subsequent subclauses accordingly.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. Young: I just have one question to ask if I can. Why \$25,000?

• 1900

Mr. Forrestall: Madam Chairperson, this may, in part, add something to Mr. Tobin's earlier concerns. I would like, quite frankly and candidly, to bring the Toronto Harbour Commissioners' Act for Toronto in line with —and it, of course, has been dealt with, because we are, in fact, dealing with amendments to the Toronto Harbour Commissioners' Act—other acts, governing activities by other harbour commissions in other parts of Canada.

I might just add that Toronto harbour is about two years behind. This is the first opportunity we have had, and it is just a housekeeping matter.

L'amendement est adopté

L'article 10 tel que modifié est adopté

Les articles 11 et 12 sont adoptés

L'article 1 est adopté

Le préambule est adopté

Le titre est adopté

La présidente: Dois-je ordonner une réimpression du projet de loi tel que modifié pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord!

La présidente: Puis-je faire rapport du projet de loi tel que modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord!

La présidente: Je vous remercie tous. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Before you rap your gavel, may I take this opportunity to express to you, Madam Chairperson, I think, the thanks and appreciation of all members of the committee, and may I particularly extend that to the witnesses who

[Translation]

The Chairman: There is another amendment on Clause 10, page 5. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Madame la présidente, permettez-moi de présenter l'amendement à l'article 10, un autre amendement.

Je propose que l'article 10 du projet de loi C-76 soit modifié a) par insertion, après la ligne 3, page 5, de ce qui suit:

(2) l'alinéa (i) du paragraphe 1 de l'article 21 de la même Loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Peines pour la violation de la Loi ou des règlements de la Corporation.

(i) l'imposition, sur déclaration sommaire de culpabilité pour la violation de la présente Loi ou des règlements de la Corporation, d'une amende maximum de vingt-cinq mille dollars.

b) par les changements de numéros de paragraphe qui en découlent.

Le président: Monsieur Young.

M. Young: Permettez-moi de vous poser une question. Pourquoi 25,000\$?

M. Forrestall: Madame la présidente, ceci pourra répondre en partie à une préoccupation exprimée auparavant par M. Robin. Mais je voudrais tout simplement que la Loi sur les Commissaires du havre de Toronto soit conforme, et c'est ce qui a été fait, puisque nous avons examiné des amendements à la Loi sur les Commissaires du havre de Toronto, aux autres Lois régissant les activités des autres commissions portuaires du Canada.

Permettez-moi d'ajouter que le port de Toronto accusait un retard de deux ans. C'est la première occasion que nous avons de le modifier et il ne s'agissait que d'une question administrative.

Amendment agreed to

Clause 10 as amended agreed to

Clauses 11 and 12 agreed to

Clause 1 agreed to

Preamble agreed to

Title agreed to

The Chairman: Shall I order a reprint of the bill as amended to be used at report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I thank you all. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Avant que vous ne leviez la séance, madame la présidente, permettez-moi de vous transmettre tous les remerciements et toute la reconnaissance des membres du comité; j'aimerais en particulier remercier les témoins qui ont

[Texte]

appeared in front of us, to the members of the committee who have been so gracious and kind as to be with us this evening, and very particularly, to the professional and highly competent staff who have assisted the ministry in the preparation of this matter, and above all, yourself, for your patience with us.

Some hon members: Hear, hear!

La présidente: Merci. La séance est levée.

[Traduction]

comparu devant nous, les membres du comité qui ont été si patients et gentils avec nous ce soir et en particulier le personnel très compétent qui a aidé le ministère à préparer ce projet de loi et surtout, madame, je vous remercie de votre patience.

Des voix: Bravo!

The Chairman: Thank you. The meeting is adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Bruce Stockfish, Legal Counsel.

Du ministère des Transports:

Bruce Stockfish, conseiller juridique.

A1
x C 3
25-50



INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-76

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-5 • 1985 • 1st Session • 33rd Parliament

Chairman: Mrs. Suzanne Duplessis



The Index is available in both official languages.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

L'index est disponible dans les deux langues officielles.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

Knowles, Hon. Stanley (NDP—Winnipeg North Centre)
Regional Economic Expansion Department estimates,
1984-1985, main, **15:9**, 11-2, 19



Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

Member	Knowles
subject entry	Steel industry, 15:9

Main subject	Steel industry
sub-heading	Exports, 15:9

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by individuals and organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”.

Women *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “Dates and Issues” on the following page.

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

FIRST SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1985—

October:	10th, 24th, 1; 30th, 2.
November:	4th, 2; 5th, 3; 6th, 4.
December:	4th, 5.

Airport *see* Pearson International Airport; Toronto Island Airport

Angus, Mr. Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)

Legislative committees, 1:10-1

Procedure

Membership list, 1:7

Organization meeting, 1:7, 10-1, 13-4

Quorum, 1:7

Steering group, 1:13-4

Travel, 1:10

Appeal *see* Expropriation

Barton, Mr. Ralph (Harbour Square Residents)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 4:3, 13-4, 16-7, 24-5

Birds

Airport use, noise, increasing, effects, 2:23; 3:12, 18-21; 4:19-20

See also Birds—Populations

Conflicts with aircraft, jet vs turbo-prop, 2:19-20, 22-3; 3:18-9, 21; 4:18, 20-1, 25-6

STOL aircraft, 2:20

Flying habits, night, 2:23-4; 3:19-20

Habitats

Airports, appeal, 4:22-3

Islands, importance, 3:18

Populations

Control programs, 2:20-3; 3:22; 4:18-9

Size, species, locations, 3:17-8; 4:18-9

Toronto Island Airport vs Pearson International Airport, 3:20

Bridge *see* Tunnel/bridge

Bulger, Mr. John (City Express)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 2:3, 13-4, 16-8

Caccia, Hon. Chas. L. (L—Davenport)

Birds, 2:19-24; 3:19-20; 4:19-20

Environment, 1:15

Expropriation, 1:15, 31-3, 37-8; 3:10; 4:27-8

Jet aircraft, 1:15, 30; 2:17-8; 3:13; 4:5, 20

Lease, 1:31-2; 3:13; 4:17, 21

Legislative committees, 1:9-10, 18-9; 3:15-6

Procedure

Bills, 2:13, 25-6

Documents, 1:40; 4:30

Meetings, 1:9; 2:12; 3:23-4

Members, 1:26, 36

Organization meeting, 1:8-10, 12-3

Questioning of witnesses, 2:18; 3:9, 15-6; 4:19

Quorum, 1:20-1, 26

M. (Nowlan), 1:8

Steering group, 1:10, 12-3, 15, 40

Witnesses, 1:15-6, 20-2; 2:5, 7-10, 13, 25-7; 4:7

Sound levels, 4:5-6, 14-7

Surface transportation, 1:26, 33

Toronto City Council, 1:21

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:15-22,

25-7, 30-4, 36-40; 2:5, 7-10, 12-3, 17-27; 3:9-11, 13, 15-6, 19-20, 23-4; 4:5-7, 9-12, 14-7, 19-21, 27-30

Toronto Island Airport, 1:25, 39; 3:10; 4:6-7, 9-12

Toronto Islands, 3:11; 4:5

Canadian Wildlife Service

Background, 4:17-8

See also Witnesses

Chairman, decisions and statements *see* Procedure

Charter of Rights and Freedoms *see* Toronto Harbour Commissioners' Act—References

City Express, 2:19

Growth, projections, 4:13

See also STOL service; Tunnel/bridge; Witnesses

Committee

Witnesses, reluctance to hear, 3:5

See also Legislative committees; Transport Committee

Complaints *see* Lease; Sound levels

Conservation Council of Ontario

Background, 3:4

See also Witnesses

Curtis, Mr. Steve (Canadian Wildlife Service)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 4:3, 17-20, 22

DASH-7/8, sound levels, compared with other aircraft, 4:13

Deregulation, 1:27

Duplessis, Mrs. Suzanne (PC—Louis-Hébert; Chairman)

Birds, 4:19

Legislative committees, 1:6, 9-10, 12

Procedure

Bills, amendments, considering two together, 5:10

Bills, clause by clause study, proceeding, 2:25-6

Chairman, appointment by Speaker, 1:8

Clerk, introduction, 1:8

Documents, distribution, 4:26

Documents, making available to Members, 1:40

Meetings, extending, 1:37

Meetings, scheduling, 1:11; 2:25; 3:23-4; 4:23

Party conventions, conflicting, 2:13, 27; 4:24

Members, commitment, Government Members, 1:26

Membership list, 1:7

Membership, selection, 1:12

Motions, inadmissible by non-Member, 1:11

Organization meeting, 1:6-14

Questioning of witnesses

Beyond scope of bill, 2:18

Immediately after statement, 3:9

Replies, beyond scope of bill, 3:15

Time limit, 2:13

Quorum

Lack, 1:16, 19-21

Meeting adjourning, 4:23

Meeting and receiving evidence without, 1:6-7; 2:11

M. (Nowlan), 1:4

Present, voting immediately, 1:25-6

Voting, not permitted without, 1:7; 2:13

Room, availability, 2:25

Steering group

Meetings, scheduling, 1:12-4, 40

Membership, 1:14

Travel, referral to steering group, 1:10

Votes in House, meeting adjourning and reconvening after vote, 2:19

Witnesses

Expenses, Committee paying, 2:9, 13

Scheduling, 2:9-11, 25-6

Selection, 2:9-11, 25-6

Statements, time limit, 2:13

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:14-6, 19-22, 25-6, 36-7, 40; 2:5, 9-13, 18-9, 25-7; 3:4, 9, 15-7, 23-4; 4:4, 6-7, 15, 19, 23-4, 26; 5:8, 10, 18

Ellis, Mr. J.R. (PC—Prince Edward—Hastings)

Jet aircraft, 1:18
 Legislative committees, 1:17
 Procedure, witnesses, 1:21
 Toronto City Council, 1:21
 Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:17-8, 21-2

Emergency situations *see* Jet aircraft—Permitting**Environment**

Airport use, increasing, effects, 2:24; 4:22
 Protecting, 1:15, 23
 Wildlife, 3:6, 8

Expropriation (land for Toronto Island Airport use), 1:15, 29-30; 3:8-9

Appeal procedure, Railway Act vs Municipal Act, 1:32-3, 40; 3:9, 10
 Land, present ownership, 4:27-30
 Lease restrictions, conflicting with legislation, 1:31, 37-9
 Restrictions, 4:27-8
 Toronto Harbour Commissioners, authority, 1:30, 32, 34-7

Feasibility study *see* Tunnel/bridge—City Express**Ferland, Mr. Marc (PC—Portneuf)**

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 5:20

Flight paths *see* Jet aircraft—Residential communities; Toronto Islands—Community concerns**Float planes**, sound levels, 4:13-4**Forrestall, Mr. J.M. (PC—Dartmouth—Halifax East; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)**

Birds, 3:22; 4:22-3, 25-6
 City Express, 2:19
 Deregulation, 1:27
 Environment, 1:23
 Expropriation, 1:29-30, 35, 38, 40; 4:29
 Governments, 3:13-4
 Jet aircraft, 3:22; 4:20-1, 24
 Lease, 1:22-3, 25, 31; 2:6; 3:14; 4:15-6, 21
 Legislative committees, 2:9; 3:14, 16
 Procedure
 Bills, 2:12, 26-7; 5:9-10
 Documents, 4:30
 Meetings, 2:12, 25; 3:24
 Motions, 2:10
 Questioning of witnesses, 2:18; 3:15, 17; 4:19, 22
 Quorum, 2:11
 Room, 2:25
 Witnesses, 2:7-9, 26-7; 3:22-3
 Sound levels, 4:14-5
 Surface transportation, 1:34
 Toronto City Council, 1:21; 2:7
 Toronto, City of, 1:24
 Toronto Harbour Commissioners, 1:24; 5:11-2
 Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:4, 19, 21-7, 29-36, 38-40; 2:6-12, 18-9, 25-7; 3:13-7, 22-4; 4:6-9, 11-7, 19-26, 29-30; 5:8-18, 20-3
 Toronto Island Airport, 1:22, 33-4; 4:6-9, 11-2
 Toronto Islands, 5:15-7
 Transport Committee, 1:27, 34
 Transport Department, 1:22
 Tunnel/bridge, 1:23, 36; 2:7

Freeman, Mr. Peter (Islands Residents Association)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 4:3-6, 12-3

Government, federal *see* Lease**Governments**, public distrust, 3:5, 13-4**Gray, Mr. Darryl L. (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)**

Procedure
 Membership list, 1:7
 Organization meeting, 1:7, 11, 13-4
 Steering group, 1:13-4

Harbour Commissioners *see* Toronto Harbour Commissioners**Harbour Square Residents** *see* Witnesses**Hicks, Mr. Bob (PC—Scarborough East)**

Procedure
 Motions, 1:11
 Organization meeting, 1:11

Holtmann, Mr. Felix (PC—Selkirk—Interlake)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 2:11-2

Howard, Mr. John (Transport Department)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:4, 25, 28-31, 35-6, 39; 4:3, 8-13, 17

Islands Residents Association *see* Witnesses**James, Mr. Ross (Royal Ontario Museum)**

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 3:3, 9, 17-22

Jet aircraft

Permitting at airport, 2:16, 19; 3:13, 21-2; 4:4, 13
 Airport use/traffic, effects, 4:27
 Emergency situations, special circumstances, 1:23-4
 Lease restrictions, conflicting with legislation (Bill C-76), 1:16, 28-9; 2:17-8; 4:5, 20-1, 26
 Physical expansion, requiring, 4:27
 Toronto Harbour Commissioners, authority, 1:16, 23, 29; 2:17-8
 Residential communities, flight paths crossing, concern, 1:16; 4:6
 Sound levels, 1:15, 18, 20, 30; 4:13
 Future technology, 4:24-5
 Term, defining, 1:18, 30
See also Birds—Conflicts with aircraft

Johnson, Mr. Morrissey (PC—Bonavista—Trinity—Conception)

Procedure, bills, 5:9
 Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 5:9, 19
 Toronto Islands, 5:19

Jourdenais, Mr. Fernand (PC—La Prairie)

Procedure, Members, 1:26
 Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:26

Lease, City of Toronto/federal government/Toronto Harbour Commissioners, 1:22, 36; 4:21

Complaints, process, 4:15-7
 Legislation, (Bill C-76), conflicting, 1:31-2; 2:5-6, 14; 3:9, 13-4; 5:12-3
 Long term, benefits, 1:25
 Previous, expired June 30/83, new, negotiations, 1:22-3
 Special conditions, 1:23
See also Expropriation; Jet aircraft—Permitting; Sound levels; Toronto Harbour Commissioners—Authority; Tunnel/bridge

Legislative committees

Costs, 2:9
 Creation, 1:12
 Meetings, scheduling while House is sitting, 1:6
 Purpose, role, 1:9-13, 17; 3:14-6
 Travel, authority, 1:9-10, 13

Legislative committees—Cont.

Witnesses, authority to invite, limits, 1:17-20; 3:5, 15

Mason, Mr. Red (Pearson International Airport)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 2:3, 19-24

Miles, Mr. Simon (Conservation Council of Ontario)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 3:3-14, 16

Municipal Act *see* Expropriation—Appeal procedure**Murphy, Mr. Thomas** (Toronto, City of)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 4:3, 30

Noise *see* Birds—Airport use; Sound levels**Nowlan, Mr. Pat** (PC—Annapolis Valley—Hants)

Legislative committees, 1:6, 9-10, 13

Procedure

Bills, 5:9-10

Meetings, 1:6, 9

Organization meeting, 1:6-10, 13-4

Printing, minutes and evidence, M., 1:8

Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. 1:8

Steering group, 1:9, 13-4

Travel, 1:10

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 2:10-1; 5:9-11, 13-4

Orders of Reference, 1:3**Organization meeting** *see* Procedure**Organizations appearing** *see* Witnesses**Pappalardo, Mr. Victor** (City Express)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 2:3, 13-7, 19

Pearson International Airport *see* Birds—Populations; Toronto Island Airport—Location, Back-up; Witnesses**Plourde, Mr. André** (PC—Kamouraska—Rivière-du-Loup)

Legislative committees, 1:12

Procedure

Meetings, 1:11-2

Organization meeting, 1:11-2

Pressure Island report *see* Toronto Islands**Procedure****Bills**

Amendments, considering two together, 5:9-10

Amendments, Member introducing on behalf of another Member, 5:9

Clause-by-clause study, proceeding, 2:12-3, 25-6

Consideration, delays, effects, 2:26-7

Reprinting for report stage, 5:22

Chairman, appointment by Speaker, 1:8

Clerk, introduction, 1:8

Documents

Distribution, 4:26

Making available to members, 1:40; 4:30

Witness quoting, Member requesting, 1:36; 4:8-9

Meetings

Conflicts, 1:11-2

Extending, 1:37

Location, witness objecting, 4:4

Party conventions, conflicting, 2:12-3, 27; 4:24

Scheduling, 1:6, 9, 11; 2:25; 3:23-4

Members, absence, Government members, 1:36

Members, commitment, Government members, 1:26

Procedure—Cont.

Membership list, 1:7

Membership, selection, 1:12

Motions, inadmissible by non-Member, 1:11

Motions, not required, agreement sufficient, 2:10

Organization meeting, 1:6-14

Printing, minutes and evidence, M. (Nowlan), 1:8, agreed to, 4

Questioning of witnesses

Beyond scope of bill, 2:18; 4:19, 22

Immediately after statement, 3:9

Replies, beyond scope of bill, 3:14-7

Time limit, 2:13

Quorum

Lack, 1:16-7, 19-21

Meeting adjourning, 4:23

Meeting and receiving evidence without, 1:6-8

M. (Nowlan), 1:8, agreed to, 4

Providing three Members present, 2:11-2

Present, voting immediately, 1:25-6

Voting, not permitted without, 1:7; 2:13

Room, availability, 2:25

Steering group

Establishing, 1:9-10, 12

Meetings, scheduling, 1:12-5, 40

Membership, 1:14

Travel, authorizing, 1:9-10

Travel, referral to steering group, 1:10

Votes in House, meeting adjourning and reconvening after vote, 2:19

Witnesses

Appearance before Committee

Not applicable to present Order of Reference, 2:26-7

Order, changing, 4:7

Requesting, 1:15-7, 21-2

Referral to steering group, 1:20-1

Commenting on non-substantiveness of amendment, appropriateness, 1:21

Documents, not provided by Committee, 4:4

Expenses, Committee paying, 2:8-9, 13

M. (Young), 5:8, agreed to, 5

Insufficient notice of meeting to prepare briefs and statements, 2:7; 3:5; 4:4

Per diem allowance, Committee paying, M. (Young), 5:8, agreed to, 5

Scheduling, 2:5-8, 26; 3:22-3

Selection, 2:5, 9-11, 25-6

Statements, time limit, 2:13

See also Committee; Legislative committees

Railway Act *see* Expropriation—Appeal procedure**Report** *see* Pressure Island**Report to House, 5:3-4****Residential communities** *see* Jet aircraft**Royal Ontario Museum** *see* Witnesses**Runways** *see* Toronto Islands—Residents**Scarborough Expressway** *see* Surface Transportation—Upgrading**Short take-off and landing** *see* STOL service**Solomon, Dr. Victor** (Canadian Wildlife Service)

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 4:3, 23, 25-6

Sound levels (Toronto Island Airport)

Complaints, 4:17

"Excessive", defining, 1:30-1; 4:14, 16-7, 25

Sound levels—Cont.

- Increasing, 4:5-6
- Lease restrictions, 4:5, 10-1, 16
- Transport Department, responsibility, 4:14-5
- See also* DASH 7/8; Float planes; Jet aircraft

Stockfish, Mr. Bruce (Transport Department)

- Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:4, 29-30, 32, 35-9; 2:3, 6; 4:3, 27-9; 5:5, 12-3, 19-20

STOL aircraft *see* Birds—Conflicts with aircraft; DASH 7/8**STOL service** (City Express), 1:16, 22, 25, 28; 2:15-6**Surface transportation, 1:20**

- Upgrading, accommodating airport, 4:27
- Scarborough Expressway, building into downtown, 1:16
- VIA Rail service, Windsor/Montreal corridor, effects of competition, 1:26-7, 33-4

Taylor, Mr. Gordon (PC—Bow River)

- Procedure, organization meeting, 1:13

Tobin, Mr. Brian (L—Humber—Port au Port—St. Barbe)

- Procedure, bills, 5:9-10
- Toronto Harbour Commissioners, 5:9, 11-2
- Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 5:8-20
- Toronto Islands, 5:14-20

Toronto, City of

- Liability, removing, airport operation, 1:24
- Waterfront area, downtown, development, effects of airport, 3:7-8
- See also* Lease; Toronto Harbour Commissioners—Appointment; Witnesses

Toronto City Council

- Amendments to Bill C-76, 1:40; 2:7
- Not substantive, 1:21
- Position, 1:21-2

Toronto Harbour Commissioners

- Appointment, City of Toronto, 1:24
- Authority, increasing, 4:4
- Authority, subject to lease, other agreements, 5:9, 11-2
- Deficit, 4:4
- Evaluation, 1:30
- Liability, assuming, airport operation, 1:24
- See also* Expropriation; Jet aircraft—Permitting; Lease

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985, (Bill C-76) Minister of Transport

- Consideration, 1:14-40; 2:5-27; 3:4-24; 4:4-31; 5:8-23; as amended, 5:22, carried, 7; report to House with amds., 22, agreed to, 7
- Clause 1, 5:8, stood, 5; 5:22, carried, 7
- Clause 2, as amended, 5:8, carried, 5
- Amdt. (Forrestall), 5:8, agreed to, 5
- Clause 3, as amended, 5:14, carried, 6
- Amdt. (Tobin), 5:9-14, negative on division, 5
- Amdt. (Forrestall), 5:10-4, agreed to, 5-6
- Clause 4, 5:20, carried, 6
- Amdt. (Tobin), 5:14-20, negative on division, 6
- Clause 5, as amended, 5:21, carried, 6
- Amdt. (Forrestall), 5:20-1, agreed to, 6
- Clause 6, 5:21, carried, 6
- Clause 7, as amended, 5:21, carried, 6
- Amdt. (Forrestall), 5:21, agreed to, 6
- Clauses 8 and 9, 5:21, carried, 6
- Clause 10, as amended, 5:22, carried 6
- Amdt. (Forrestall), 5:21, agreed to, 6
- Amdt. (Forrestall), 5:22, agreed to, 6
- Clauses 11 and 12, 5:22, carried, 6

Toronto Harbour Commissioners' Act—Cont.

- Title, 5:22, carried, 7
- References
 - Charter of Rights and Freedoms, consistency, 1:24, 39
 - Purpose, 1:25, 39
 - Scope, implications for other airports, 5:17-9
 - Violations, 5:22
- See also* Expropriation—Lease restrictions; Jet aircraft—Permitting, Lease restrictions; Lease; Orders of Reference; Report to House; Toronto, City of

Toronto Island Airport

- Growth
 - Limiting, 3:9-11; 4:10
 - Physical expansion, 4:10
 - Projections to 1990, 1:27-9; 3:21-3; 4:4, 6-10
 - Projections to 1996, availability, qualifications, 4:11-2
- Location, role, 1:22, 33-4; 3:8
- Back-up only, Pearson International Airport, 4:12
- Use, commercial/general/flying instruction, statistics, 1:25, 39; 2:15-7; 3:8; 4:10, 12-3
- See also* Birds; Environment; Expropriation; Jet aircraft; Sound levels; Surface transportation—Upgrading; Toronto, City of—Liability—Waterfront area; Toronto City Council—Liability; Toronto Islands—Residents

Toronto Islands

- Access to mainland, winter, 4:5
- Community concerns, 3:6-7; 4:5
- Flight paths, crossing, 4:4
- Pressure Island*, report, provincial commission, 3:6
- Residents, right of access to airport lands, crossing runways, 3:9, 11; 4:5; 5:14-20

Toronto, Ont. *see* Toronto, City of**Transport Committee**, activities, 1:27, 34**Transport Department**

- Liability, financial, operating deficits, 1:24
- Minister, speech in House, 1:22
- See also* Sound levels; Witnesses

Tunnel/bridge, connecting mainland and island, proposed, 1:23, 35-6; 3:9, 12; 4:27

- City Express feasibility study, 2:6-7, 14; 3:11
- Lease restrictions, 2:14

Turbo-prop aircraft *see* Birds—Conflicts with aircraft**Turner, Mr. Barry** (PC—Ottawa—Carleton)

- Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 5:21

VIA Rail *see* Surface transportation**Violations** *see* Toronto Harbour Commissioners' Act—References**Waterfront** *see* Toronto, City of**Wildlife** *see* Birds; Environment**Witnesses** (organizations)

- Canadian Wildlife Service, 4:3, 17-20, 22-3, 25-6
- City Express, 2:3, 13-9
- Conservation Council of Ontario, 3:3-14, 16
- Harbour Square Residents, 4:3, 13-4, 16-7, 24-5
- Islands Residents Association, 4:3-6, 12-3
- Pearson International Airport, 2:3, 19-24
- Royal Ontario Museum, 3:3, 9, 17-22
- Toronto, City of, 4:3, 30

Witnesses—Cont.

Transport Department, 1:4, 25, 28-32, 35-9; 2:3, 6; 4:3, 8-13, 17, 27-9

See also individual witnesses by surname

Young, Mr. Neil (NDP—Beaches)

Birds, 2:22; 3:20-1; 4:21-3

Environment, 2:24

Expropriation, 1:29, 34-6; 4:30

Jet aircraft, 1:16, 28; 2:16; 3:21; 4:26

Lease, 1:36; 2:5-6; 4:16

Legislative committees, 1:20

Procedure

Documents, 1:36; 4:8-9

Meetings, 2:12; 4:24

Questioning of witnesses, 3:14-5

Quorum, 1:17, 20, 26; 2:11-2

Steering group, 1:40

Young, Mr. Neil—Cont.

Procedure—Cont.

Witnesses, 1:16; 2:5-10, 26; 3:23

Ms., 5:8

Sound levels, 4:16

STOL service, 1:16, 28; 2:15-6

Surface transportation, 1:16, 34; 4:27

Toronto City Council, 1:40

Toronto Harbour Commissioners, 1:30

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985 (Bill C-76), 1:16-7, 20,

26-30, 34-6, 40; 2:5-12, 14-7, 22-4, 26; 3:11-2, 14-5, 17, 20-3;

4:8-9, 11-3, 16-7, 21-4, 26-7, 30; 5:8, 15, 21-2

Toronto Island Airport, 1:27; 2:15-6; 3:21-2; 4:11-2

Toronto Islands, 5:15

Tunnel/bridge, 1:35; 2:6-7, 14; 3:11; 4:27



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

